100 Seiten 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2011
60. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Testreport:

- Preußische T 8 von Brawa
- Umbau-Re 6/6 von Märklin
- EMD-SW 1500 von Athearn
- N-Thalys PBKA von Kato
- Umzugswagen von Busch
- Claas Europa von Mo-Miniatur
- Teller-Leuchte von Viessmann

Ein Lokführer erinnert sich

Schrecksekunden auf der 01.5

Ab 40 im Unruhestand

Der Knochenschüttler

Digital und analog

Spielfreude auf H0-Heimanlage

Großes Gewinnspiel: Fünf Henschel-Lokmodelle

Mit Marktübersicht: Berühmte Henschel-Loks im Modell

Werkstatt:
■ Karton-Villa ■ Blickpunkt Schrottplatz ■ Schottern und Teeren

Das Henschel-Archiv

Schätze aus der berühmten Lokschmiede

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

MODELL

Titelthema

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM









Titel: Henschel-Lokomotiven: V 320 von Brawa, 19 1001 von Brawa, 52 von Gützold, 45 und 61 001 von Märklin.
Foto: Andreas Stirl.





Bahnwelt Aktuell

BERLIN

Hauptbahnhof feiert Geburtstag


Fotos (2): Schulz

Speziell abends macht das erleuchtete Hbf-Gebäude eine gute Figur.

☐ Fünf Jahre ist er jung, der neue Hauptbahnhof der Bundeshauptstadt Berlin. Mit der Eröffnung und Inbetriebnahme des neuen Prachtbaus änderte sich auch die Bahnlandschaft Berlins komplett. Ob er allerdings Hauptbahnhof oder besser Lehrter Bahnhof genannt werden sollte, darüber kann man streiten.

Nach München, Frankfurt und Hamburg gehört er zu den größten Personenbahnhöfen in Deutschland. Er ist der größte Turmbahnhof Europas und der wichtigste Eisenbahnknoten Berlins. Rund 300000 Fahrgäste nutzen ihn täglich, 633 Regional- und Fernverkehrszüge halten derzeit dort pro Tag. Wenn die S-Bahn in ferner Zukunft wieder einmal ihre volle Leistung erbringt, hält diese planmäßig 636-mal täglich im Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof, wie die S-Bahn-Station offiziell heißt. An der Stelle des heutigen Bahnhofs befanden sich von 1868 bis 1951 der Lehrter Bahnhof und von 1882 bis 2002 der Lehrter Stadtbahnhof. Das markante Gebäude wurde vom Architekten Meinhard von Gerkan entworfen. Zusammen mit dem Bahnhof wurde am 28. Mai 2006 die neue Nord-Süd-Eisenbahntrasse durch den Nord-Süd-Tunnel in Betrieb genommen. Durch das so genannte Pilzkonzept wurde eine völlige Umstellung und Neuordnung des Schienenpersonenverkehrs in Berlin verwirklicht. Der West-Berliner Bahnhof Zoo verlor in diesem Zusammenhang seine Fernverkehrshalte.

Am Wochenende, 21./22. Mai 2011, wurde mit einem großen Bahnhofs-Fest das Jubiläum würdig begangen. Auf der Terrasse am Washingtonplatz war eine große Bühne aufgebaut, auf der Unterhaltung geboten wurde. Bei einer Fahrzeugschau wurden unter anderen 103 245, der SVT 137 225, der VT 18.16.07 sowie 74 1230 gezeigt. Einer der Höhepunkte war ein großes Feuerwerk am Samstagabend.



Foto: Günther

Die Fahrzeugausstellung zum Geburtstag zeigte Fahrzeuge an einem außergewöhnlichen Ort.



Eine 103 mit einem VT 18.16 sowie einem SVT 137 am Haken ist als Überführungsfahrt wohl einzigartig.



Foto: Neuhold

Vor wenigen Wochen konnte der erste Bauabschnitt der Elektrifizierung der Göltzschtalbrücke planmäßig beendet werden. Damit ist das seit Sommer 2010 im Bau befindliche Gleis im Bereich der Brücke vollständig elektrifiziert und kann wieder von Zügen befahren werden. Zeitgleich wurden die Arbeiten, analog dem bisherigen Bauverfahren, im Gegengleis begonnen. Dort wird in den nächsten Monaten der Gleiskörper einschließlich der Fahrbahnwanne komplett erneuert und mit Oberleitungsmasten ausgestattet.



Foto: Armin Schmutz

Hanspeter Landenberger am Regler dampft mit seinem Sohn Stefan, ebenfalls Lokführer, nach 40 Dienstjahren dem Ruhestand im Endbahnhof Zürich entgegen. Die Aufnahme entstand zwischen Frauenfeld und Winterthur.

SCHWEIZ

Letztmalige Dampffahrt

☐ Anlässlich des zehnjährigen Bestehens von SBB Historic organisierte „Steam Adventure Tours" zusammen mit SBB Historic einen Schnellzug, so wie diese in den ersten Jahren des letzten Jahrhunderts gefahren sind. Ausgehend von Zürich traf die Dampflok A3/5 auf der Fahrt via Winterthur in Etzwilen mit der dort wartenden Eb2/4 J-S 35 zusammen, vorerst für einen Abstecher über den Rhein nach Hemishofen. Ab Etzwilen leistete die Eb2/4 den Unter- und Bodensee entlang Vorspann bis Romanshorn. Nach einer Mittagspause dampfte das Gespann weiter nach St. Gallen, Gossau, Sulgen, Frauenfeld, Winterthur und zurück nach Zürich. Auf der A3/5 705 bediente der bestens bekannte Lokführer Hanspeter Landenberger den Regler und fuhr, begleitet von seinem Sohn, dem Ruhestand entgegen!

POLEN

Das Ende der SA 110 steht bevor

☐ Nach rund fünfjährigem Einsatz im Planverkehr in Westpommern steht jetzt das Ende der Einsätze der Baureihe „SA 110" (Ex-DB-Baureihe 624) unmittelbar bevor. Die Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Verwaltungsbezirk Westpommern) in Stettin hat für die Verkehre auf den Nebenbahnen im Raum Szczecin/Kolobrzeg/Szczecinek Neubautriebwagen aus polnischer Produktion bestellt und mittlerweile in Betrieb genommen. Der Einsatz der neuen Triebwagen der Baureihe SA 136 bedeutet das auch seitens der Wojewodschaft gewünschte Aus für die Dieseltriebwagen der Baureihe SA 110. Aktuell setzt Przewozy Regionalne die Fahrzeuge nur noch bei wenigen Leistungen ein. Ende Juni 2011 soll der SA 110-Planeinsatz enden.



Foto: Schumann

In Polen wird der Einsatz der ehemaligen DB-Baureihe 624 im Juni zu Ende gehen: Im Endbahnhof Darlowo der westpommerschen Nebenbahn Slawno – Darlowo wartet SA 110-03 am 27. April 2011 als R 80032 auf die Rückfahrt nach Slawno.

Gerädert ab ins DB-Museum



Dr. Karlheinz Haucke

Also, neulich meinte Nachbars Werner nach dem Sport, dass die Bahn auch nicht mehr das sei, was sie mal war. Wobei er nicht etwa eine Tartan- oder sonstwie beschichtete Laufbahn im Sinne hatte. Auch ging es ihm nicht um die Bahn 8 der Minigolf-Turnieranlage im Theodor-Heuss-Park, auf der er unlängst eine Glocke nach der anderen fabriziert, sprich, auch nach sechs Schlägen noch immer nicht ins Ziel getroffen hatte.

Nein, Werner wollte jenes komplexe Rad-Schiene-System angesprochen wissen, dessen Eigenschaften und -heiten seit jeher den Hauch des Mysteriösen verbreiten. Zugegeben, Mathematiker sehen das nüchterner, etwa als eine Gleichung mit vielen Unbekannten oder als mehrere Gleichungen mit wenigen Bekannten. Wobei es sich nicht wirklich um Personen handelt. Obwohl, der menschliche Faktor läge bei der Bahn doch zumindest nahe.

Wie auch immer, Werner jedenfalls findet, dass man einmal der Frage nachgehen sollte, wie die Bahn wurde, was sie ist. Das befriedigend zu beantworten, könnte freilich entweder in einem mehrbändigen Werk gipfeln oder in einem sarkastischen Satz: Weil man ständig versucht, das Rad neu zu erfinden!

Nun ja, man kann letzteres nicht einfach zurückdrehen, obgleich beispielsweise ein Abstecher ins Archiv der Kasseler Lokschmiede (siehe Titelbeitrag ab Seite 14) Hochinteressantes zu Tage fördert.

Ab ins Museum? Warum nicht? Wenngleich, dass jetzt ausgerechnet das Nürnberger DB-Museum eine Automatenschulung für Ältere anbietet, entbehrt nicht einer gewissen Doppeldeutigkeit oder?

BAHNWELT AKTUELL

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Wiederbelebung geplant


Foto: Brüggemann

Der DB AG-Konzernbevollmächtigte für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Dr. Joachim Trettin (links), und der UBB-Geschäftsführer Jörgen Bosse (rechts) auf der Meiningenbrücke. Sie soll einem Neubau weichen.

☐ Inbetriebnahmen stillgelegter Bahnstrecken gab es in den letzten Jahren häufiger, doch eine 1945 eingestellte und sogar teils demontierte Strecke heute wieder in Betrieb zu nehmen, das ist selten: Die DB AG und das Land Mecklenburg-Vorpommern möchten die Darßbahn von Barth nach Prerow und Zingst an der Ostsee wieder nutzen. Nachdem im vergangenen Jahr ein vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenes Gutachten zur Wirtschaftlichkeit eines Wiederaufbaus der Bahnstrecke zwischen Barth und Prerow erstellt worden war, bekräftigte der Verkehrsminister Volker Schlotmann Anfang Mai seinen Willen, die Darßbahn wieder aufzubauen. Man erhofft sich touristischen Verkehr auf die Halbinsel. Von der Darßbahn ist nur noch der Streckenabschnitt von Velgast nach Barth in Betrieb. Dort fahren Züge der Usedomer Bäderbahn (UBB). Dr. Joachim Trettin, der DB AG-Konzernbevollmächtigte für Mecklenburg-Vorpommern, betonte: „Mit der Reaktivierung der Darßbahn können sowohl bestehende Verkehrsprobleme gelöst, Umweltbelastungen reduziert als auch die sensiblen Naturschutzgebiete in ihrer Funktion erhalten werden." Es ist vorgesehen, zunächst die Strecke Barth – Zingst bis zum Fahrplanwechsel 2016 wieder herzustellen. Nach der bisherigen Kostenschätzung sind für die Darßbahn, einschließlich des Schienenanteils der neuen Klappbrücke über den Meiningenstrom, Investitionen von etwa 38 Millionen Euro erforderlich. Da es sich um eine reine Nahverkehrsstrecke handelt, würden davon etwa 29 Millionen Euro auf das Land entfallen. Die Trasse auf dem Darß ist heute ein Radweg. Dieser müsste verlegt werden.



Foto: Schulz

Mit norwegischen Schlafwagen auf dem Weg nach Rumänien zur Modernisierung war am 29. April 2011 die GVG-109-2 in Berlin-Nordkreuz unterwegs. Aufgrund des breiteren Lichtraumprofils der Norweger schlich der Zug durch jeden Bahnhof mit höchster Vorsicht. Bei einem früheren Transport wurde Deutschland umfahren.

Zwischenhalt

■ **Neue Verkehrsminister:** Winfried Hermann (B 90/Grüne) übernimmt in Baden-Württemberg und Thomas Webel (CDU) wird in Sachsen-Anhalt Nachfolger des altgedienten Karl-Heinz Daehre.

■ **Der 688 Meter lange** Lohmeberg-Tunnel im Thüringer Ilm-Kreis wurde am 17. Mai 2011 nach etwa sechsmonatiger Vortriebsarbeit durchschlagen. Er ist der zehnte von 14 Tunneln im Thüringer Wald.

■ **Philippe Mellier** verlässt nach acht Jahren als Präsident das Unternehmen Alstom Transport zum 1. Juli 2011.

■ **Der Projektleiter von Stuttgart 21,** Hany Azer, gab überraschend die Leitung des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm auf eigenen Wunsch zum 31. Mai 2011 ab.

■ **Der Ausbau der Bahnstrecke** Berlin – Frankfurt (Oder) zwischen Köpenick und Erkner auf 160 km/h ist für die Jahre 2013 bis 2015 vorgesehen.

■ **Die Firma Rent-a-Rail GmbH** aus dem bayerischen Offingen firmiert künftig als „HTRS Süd GmbH". Das Unternehmen gehört zu „Husa Transportation Deutschland GmbH" mit Sitz in Duisburg.

■ **Das Sulinger Kreuz** bleibt als Eisenbahntrasse gesichert. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnstrecke des Sulinger Kreuzes, Bassum – Sulingen – Rahden, soll dem Schienenverkehr gewidmet bleiben.

■ **Angekündigt wurde** seitens der Aufgabenträger die Ausschreibung des Nordwesthessen-Netzes, das aktuell von der DB-Regio-Tochter Kurhessenbahn betrieben wird.

■ **Mit einem ersten Spatenstich** begann am 17. Mai 2011 die Erweiterung des Umschlagbahnhofs Hamburg-Billwerder, dessen Kapazität dadurch von rund 300000 auf über 400000 Ladeeinheiten jährlich gesteigert werden soll.

■ **Der Verkehrsvertrag** zwischen dem Landkreis Esslingen, dem Zweckverband „Fahr Mit" und der Württembergischen Eisenbahngesellschaft für die Tälesbahn Nürtingen – Neuffen ist bis 2020 verlängert worden.

■ **Rhenus Veniro** konnte nach über einem Jahr Verspätung endlich den Verkehr zwischen Boppard und Emmelshausen mit Triebwagen des Typs Regioshuttle (RS 1) übernehmen und damit die Züge der DB-Regio, die bislang für die nicht einsatzbereiten RS 1 eingesprungen waren, ersetzen.



Foto: Dollinger

Am Abend des Karfreitag, 22. April 2011, fand die Überführung eines der beiden noch nicht überholten Aussichtswagen (AD4üm-62, Wegmann 1962) nach München statt. Als Zuglok diente Re 421 383 von SBB-Cargo. Neben dem Aussichtswagen komplettierten ein alter Postwagen sowie die 183 701 „Train of Ideas“ das Gespann.

SACHSEN

Heidenau-Altenberg-Wagen

☐ In Bärenstein fand am Wochenende des 14./15. Mai im Müglitztal das diesjährige Bahnhofsfest des Fördervereins für die Müglitztalbahn e. V. statt. Aus diesem Anlass pendelte eine V 100 der Firma ITL mit dem letzten in Deutschland erhaltenen Reisezugwagen der Bauart „Heidenau-Altenberg“ mehrmals täglich zwischen Bärenstein und Altenberg. Gleichzeitig waren im Bahnhof Bärenstein Führerstandsmitfahrten auf 52 8079 von Dampf-Plus möglich. Desweiteren waren die Lokomotive V 240 001 sowie der Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) 188 202 des Verkehrsmuseums Dresden ins Müglitztal gekommen.



Foto: Marks

Die Aufnahme des Altenberger Wagens „Dresden 73 413“ entstand am 14. Mai auf der Rückfahrt von Altenberg kurz vor Bärenstein.



Foto: Henschel

Der Pott kommt in den Pott: 185 630 der HGK hatte am 22. Mai 2011 die ehrenvolle Aufgabe, den DFB-Pokalsieger 2011, den FC Schalke 04, von Berlin nach Gelsenkirchen zu befördern. Am Abend zuvor hatten die Gelsenkirchener den MSV Duisburg mit 5:0 besiegt. Ob die Spieler die Bahnfahrt nutzten, Kräfte für den anschließenden Autokorso durch Gelsenkirchen zu sammeln, ist nicht bekannt. 20 Minuten vor Plan ist der Zug bei der Einfahrt in Gelsenkirchen Hbf zu sehen.

Richard Steinheimer (1929 bis 2011)

☐ Er war einer der bedeutendsten und einflussreichsten Eisenbahnfotografen der USA. Er starb am 4. Mai 2011 im Alter von 81 Jahren in seiner kalifornischen Heimat. Steinheimer-Fotos erkennt man auf den ersten Blick, nicht zu Unrecht nannte man ihn manchmal den Ansel Adams der Eisenbahnfotografie. Er begann bereits in den 1940er-Jahren mit der Ablichtung von Zügen und erst eine Alzheimer-Diagnose setzte seinem kreativen Schaffen nach fast 60 Jahren ein plötzliches Ende. Er war nie müde, neue Perpektiven auszuprobieren. Schlechtes Wetter kannte er nicht, und seine eindrucksvollsten Bilder entstanden bei Nebel, Schnee oder im Regen. Neben seiner scheinbar unerschöpflichen Kreativität waren es sein Sinn für Humor, seine Freundlichkeit und Großzügigkeit, die ihm viele Sympathien einbrachten. So entstanden viele neue Freundschaften, wo immer der Zwei-Meter-Mann auftauchte, sei es an der Strecke, in Direktionsbüros oder bei Fotopräsentationen. Steinheimers Werke sind Bestandteil unzähliger Bücher und Zeitschriften, beispielsweise des Bildbandes „A Passion for Trains“ aus dem Jahr 2004. Seine letzte große Veröffentlichung findet sich im MEB-Spezial 12/2011 „Magie der Nacht“, wie auch eine ausführliche Schilderung seines Lebens. Eine Beerdigung gab es nicht. Seinem Wunsch entsprechend übergab man seine Asche der Wüste: „Lasst die Winde hinter den ostwärts fahrenden Santa-Fe-Zügen mich nach Amboy und Cádiz tragen.“



Foto: Archiv Steinheimer

BAHNWELT AKTUELL

? Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Spiller

Auf schmalen 600 Millimetern arbeitet sich diese Museumsbahn mitten durch den Wald. Die Strecke besteht aus mehreren Abschnitten, die heutzutage hauptsächlich Touristen an ihr Ziel bringen. Eines der Ausflugsziele ist ein Kurort, der auch Namenspate der Museumseisenbahn ist. Früher war die Bahn dem Gütertransport vorbehalten und transportierte vornehmlich Braunkohle, aber auch Ton und Holz. Im Jahr 1895 begann die Geschichte als Pferdebahn unter Hoheit eines Grafen. Zur späteren Blütezeit verfügte die gesuchte Bahn über ein Streckennetz von 85 Kilometern. Zu dieser Zeit brachten elf Dampfloks die Rohstoffe meist direkt zu den angeschlossenen industriellen Betrieben. Dabei wurden Glashütten, Ziegeleien sowie die holz- und papierverarbeitenden Fabriken bedient. Wie heißt unsere gesuchte Museumsbahn heute?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs „Herzklopfen" verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Badische Odenwaldbahn". Gewonnen haben: Arlt, Thomas, 13357 Berlin; Rogge, Bernd, 17491 Greifswald; Moser, Diether, 74821; Mosbach; Pilling, Ilka, 71332 Waiblingen; Benzinger, Willi, 71088 Holzgerlingen; Lotze, Gerd, 01219 Dresden; Lisson; Ingrid, 29549 Bad Bevensen; Föllmer, Sascha, 17039 Podewall; Alpers, Werner, 53340 Meckenheim; Heinrich, Karin, 75031 Eppingen; Kohnle, Matthias, 89143 Blaubeuren; Grimm, Barbara, 45472 Mülheim an der Ruhr; Meyer; Tobias, 84359 Simbach am Inn; Sauren, Peter, 40764 Langenfeld; Neuer, Markus, 69412 Eberbach; Behnke, Heinz-Peter, 12435 Berlin; Gitter, Reinhard, 02625 Bautzen; Weiß, Benjamin, 90547 Stein; Vormweg, Rainer, 71642 Ludwigsburg; Röder, Bernd, 74321Bietigheim.



Foto: Schmidt

Weil der Stammtriebwagen VT 650 032 zur Achsuntersuchung in Neustrelitz war, kam Ende April für ein paar Tage die Ferkeltaxe VT 172 001/601 vom Neustrelitzer Hafenverein auf der Strecke zwischen Bergen auf Rügen und Lauterbach-Mole planmäßig zum Einsatz. Auf der knapp 13 Kilometer langen Strecke wurde der planmäßige Zwei-Stunden-Takt gefahren, den das Fahrzeug ohne Probleme bewältigte.

FERNVERKEHR

160 Jahre Dresden – Prag

Vor 160 Jahren, am 6. April 1851, wurde im Elbtal mit der Vollendung des grenzüberschreitenden Streckenabschnitts zwischen dem sächsischen Krippen und dem damals österreichisch-ungarischen Bodenbach (heute Děčín) die durchgehende Eisenbahnverbindung von Dresden nach Prag geschaffen, die heute einer der wichtigsten internationalen Eisenbahnkorridore der Region ist. Aus diesem Anlass fuhr am 21. Mai 2011 ein von der tschechischen Eisenbahn ČD organisierter Sonderzug von Prag nach Děčín Hauptbahnhof. Der Zug aus teils frisch restauriertem historischen Wagenmaterial wurde von der Lokomotive 498.022 „Albatros" gezogen. Die markanten 2'D1'h3 Schnellzuglokomotiven der Baureihe 498.0 entstanden zwischen 1946 und 1947 bei Škoda in Plzen (Pilsen). Wenige Tage zuvor war bei einer Fachkonferenz in Prag die Strecke Berlin – Prag – Brno / Brünn – Wien mit hoher Priorität als eine von drei auf- und auszubauenden europäischen Hochgeschwindigkeitstrassen zur Anbindung von Tschechien an die Nachbarstaaten angemahnt worden.



Foto: Altmann

In voller Fahrt rollt der „Albatros" aus Prag kommend bei Mojzir dem Zielbahnhof Děčín-Hauptbahnhof entgegen.



Foto: Schmidt

Ein ehemaliger Lufthansa-Express mit den beiden Köpfen 403 003 und 004 wurde am 26. Mai 2011 von Neustrelitz ins Werk Halberstadt zur Befundung der noch brauchbaren Teile gebracht. Die vierteilige Garnitur passiert gerade Werder/Havel, gezogen von 293 021 der Press.

PRIVATBAHN

Neuer Besitzer

☐ Immer häufiger sieht man die markanten rot-schwarzen Loks der Erfurter Bahnservice GmbH in Deutschland. Das noch junge Unternehmen wurde erst 2005 gegründet und ist seit Anfang 2007 als zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aktiv. Zum festen Fahrzeugbestand gehören bis jetzt die Nohab MY 1131, 228 757 und die Rangierlok 346 502. Im März 2011 fuhr das thüringische Unternehmen mehrere Kesselzüge nach Gera.



Foto: Seraphin

Am 27. März 2011 ist ein EBS-Zug mit V 170 1131 und 228 757 als DGS 345 kurz vor Crossen unterwegs.

BAYERN

2143-Dieselloks vor Alex

☐ Die Züge des Alex zwischen Immenstadt und Oberstdorf werden seit Ende 2010 mit Dieselloks der Baureihe 2143 der Stauden-Verkehrs-GmbH (SVG) bespannt. Nach anfänglichen Problemen, die zu Verspätungen führten, verläuft der Verkehr inzwischen problemlos und ohne Störungen. Die SVG fungiert dort nun als Subunternehmer der Vogtlandbahn (VBG), die als Tochterunternehmen der Länderbahn die Alex-Züge betreibt. Inzwischen werden die Züge komplett mit SVG-Personal gefahren. Ursprünglich war geplant, dass nach einer Übergangszeit von der Vogtlandbahn nur die Loks angemietet werden und diese dann mit VBG-Personal gefahren werden. Das VBG-Personal kam aber mit der archaischen Alttechnik der ehemaligen ÖBB-Maschinen nicht zurecht, was zur Folge hatte, dass die Mitarbeiter diese Maschinen rundum ablehnten und sich Störungen häuften.



Foto: Bauer

Ein Alex von München nach Oberstdorf mit 2143.18 der SVG an der Spitze erreicht am 10. Mai 2011 in Kürze den Bahnhof von Fischen.

Der Schwellenleger

Ja, mir san ohne Radlwagen da, ja ....

„Die Bahn bringt Sie auf Touren!" Den Satz aus der „Bahn & Bike"-Werbebroschüre habe ich noch im Kopf, als ich nach einer dreitägigen Fahrradreise in Kassel in den IC nach München steige. Drei Stellplätze sind noch frei, der von mir reservierte jedoch nicht. Das Rad landet erstmal im Gang, um Platz für die nachfolgenden fünf zu schaffen. Stellplätze gibt es nur noch drei, denn wie sich herausstellt, fehlt dem Zug ein weiterer Fahrradwagen. Als wir endlich mit zehn Minuten Verspätung abfahren, sind die Gänge unzulässigerweise mit den übrigen Rädern blockiert, ein Durchkommen ist unmöglich. Ein Zugbegleiter bleibt die gesamte Fahrt (!) bei den nun tatsächlich auf Touren gebrachten Radlern, allem Gegenwind in Form zahlreicher Beschimpfungen zum Trotz. Er bleibt ruhig, handelt gegen Vorschriften, um niemanden zurückzulassen und erklärt, so gut es geht. Der Frage nach der Häufigkeit solcher Ausfälle folgt nur ein resigniertes: „Zu oft", und auf die Beileidsbekundung eines anderen Fahrgastes: „Es macht schon lange keinen Spaß mehr." Der Zugbegleiter und die auf ihren Sitzplatz verzichtenden Radfahrer bilden für einige Stunden eine Leidensgemeinschaft, während ihnen Luftdruck und fast ungedämpfte Fahrgeräusche bei 200 km/h im unklimatisierten IC-Wagen die Trommelfelle malträtieren. Dank des kompromiss- wie hilfsbereiten Personals kommen zumindest diesmal alle wie geplant an ihr Ziel. Die vierstündige Fahrt ist nur eine Randepisode und weder Extrem- noch Einzelfall. Beim Aussteigen höre ich noch mit einem Ohr: „Das nächste Mal fahren wir mit dem Auto." „Bahn & Bike" könnte in der Ära wachsenden Umweltbewusstseins und Fahrradtourismusses ein Aushängeschild einer zeitgemäßen und dienstleistungsorientierten Deutschen Bahn sein. Doch davon sind wir noch viele Etappen entfernt.

BAYERN

Drehscheibensanierung

In einer groß angelegten Aktion wurde am 18. Mai 2011, der Brückenträger der denkmalgeschützten Drehscheibe im Bahnpark Augsburg ausgebaut und zur Sanierung vorbereitet. Ein Schienen-Schwerlastkran der Augsburger Bahnbaugruppe hob die beiden Teile des Brückenträgers aus der Drehscheibengrube. Nach der Demontage weiterer Anbauteile werden die beiden Trägerhälften Ende Mai in die Werkhalle der Firma Matza + Weidner nach Augsburg-Haunstetten transportiert, wo nach einer genauen Befundung durch einen Statiker die Sanierung beginnen wird. Die Drehscheibe wurde im Jahr 1922 von der Firma Noell in Würzburg hergestellt und versah bis ins Jahr 2006 ihre Dienste. Nun müssen umfangreiche Arbeiten an der Stahlkonstruktion, an der Ringschiene, an der Stahlbetongrube, am Fundament und an den Sterngleisen durchgeführt werden. Ein genauer Termin für die Wiederinbetriebnahme der Drehscheibe steht noch nicht fest.



Foto: Hehl

Bald soll der sanierte Brückenträger der Augsburger Drehscheibe wieder voll einsatzfähig sein.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Güterzugentgleisung

Auf der Rheinschiene im Bahnhof Müllheim (Baden) entgleisten am 21. Mai 2011 mehrere Wagen eines Güterzugs von Köln nach Gallarate in Italien. Dabei kam es zum Austritt von Gefahrgut. Menschen kamen bei der Entgleisung nicht zu Schaden. Die viel befahrene Strecke Freiburg – Basel war mehrere Stunden voll gesperrt. Die Züge des Fernverkehrs aus Richtung Norden wendeten in Freiburg Hbf, während die Züge aus der Schweiz im Bahnhof Basel SBB endeten. Zwischen Freiburg und Basel verkehrten ausschließlich Nahverkehrszüge, die jedoch zwischen Heitersheim und Schliengen im Schienenersatzverkehr geführt wurden. Die Ursache des Unfalls war zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch ungeklärt.



Foto: Lindner

Auf Grund der Schäden an Gleisen und Oberleitung konnte erst nach mehreren Tagen die Strecke wieder zweigleisig befahren werden.

TOP und FLOP

TOP: PEG reanimiert tote Gleise

Um die Jahrtausendwende sind in Mecklenburg-Vorpommern viele Nebenstrecken stillgelegt worden, weil sie unrentabel waren. Frank Brechler, der bei der Prignitzer Eisenbahn Leiter der Infrastruktur ist, hat das Ziel, die alten Strecken wieder betriebssicher zu machen. Dabei bleibt er aber trotzdem sparsam. So werden pro Jahr nicht mehr als 10 000 Euro investiert. Sein aktuelles Projekt: Die gut 30 Kilometer lange Strecke von Priemerburg nach Karow. Acht Jahre war die Strecke unbefahrbar. Eine Inspektionsfahrt zeigte, dass sich die Initiative der Prignitzer Eisenbahn GmbH gelohnt hatte. Im nächsten Jahr soll diese Strecke sogar als Ersatz für die dann gesperrte Strecke Rostock – Berlin dienen. Dann wird sie auch von Regionalexpressen befahren werden.

FLOP: Bahnverkehr Schweiz – Italien

Die ehemaligen Cisalpino-Pendolino-Triebzüge der Baureihe ETR 470 bereiten nach wie vor große Probleme. Wieder einmal ist einer der inziwschen berüchtigten und unbeliebten ETR 470 auf der Südrampe des Gotthard stehengeblieben, nachdem ein Brand ausgebrochen war. Die Fahrzeuge der ehemaligen Cisalpino AG wurden zwischen den SBB und der italienischen Staatsbahn Trenitalia aufgeteilt. Während die Schweizer Triebzüge aufwendig saniert wurden, werden die italienischen Garnituren fast unverändert eingesetzt.



Foto: Schmidt

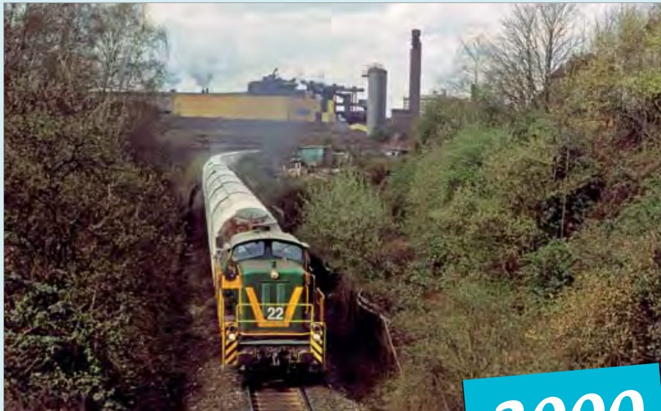
Zu den Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen der Hohenzollernbrücke in Köln passierte auch die wieder im Rheingold-Kleid fahrende E 10 1239 mit einem Rheingold-Zug am 22. Mai 2011 das imposante Bauwerk.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Der Ruhrpott kocht nicht mehr

Nur etwas mehr als zehn Jahre liegen zwischen den beiden Fotos aus dem Dortmunder Stadtteil Hörde. Im Jahr 2000 war das Stahlwerk Phönix-Ost noch in Betrieb, als ein Zug der Dortmunder Eisenbahn (DE) vor der Industriekulisse



Am 20. April 2000 verkehrte die Dortmunder Eisenbahn noch vor der Kulisse des Stahlwerks…,

unterwegs war. Bei der Lok handelt es sich um die Privatbahnausführung der Baureihe 290 der Deutschen Bahn AG, von der bei der DE insgesamt sechs Stück vorhanden sind. Nach der Stilllegung des Stahlwerks bekam der chinesische Kooperationspartner von „ThyssenKrupp", „Angang Steel", den Zuschlag, sich aus dem Gelände jegliche gewünschte Ausrüstung herauszuholen. Allerdings ließen die Chinesen mehr Maschinen und Ausrüstungsgegenstände zurück als ursprünglich geplant, was zu weiteren Abbau- und Entsor-



Fotos: Henschel

…, während heute weder die Eisenbahn noch das Stahlwerk vorhanden sind. Auf dem Gelände entsteht ein Naherholungsgebiet mit See.

gungskosten auf Seiten von „ThyssenKrupp" in Millionenhöhe führte. Inzwischen ist das Gelände geräumt. Dort entsteht der Phoenix-See. Die Trasse der alten Werkbahn dient künftig der renaturierten Emscher als Flussbett, die in diesem Bereich künftig wieder oberirdisch verlaufen wird.



Foto: Treptow

Nach der 99 516 werden dieses Jahr noch Dieselzüge am 25. Juni, 23. August, 11. September und 15. Oktober pendeln.

MUSEUMSBAHN

Hübscher Gast

Mit einem Gasteinsatz der Schönheider 99 516 hat der Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e.V. das erste Teilstück der zukünftigen Museumsbahn Magdeburgerforth – Altengrabow (5,3 Kilometer) eröffnet. Mehr als zehn Jahre nach der Vereinsgründung und über 45 Jahre nach der Stilllegung pendelten am 7. und 8. Mai 2011 auf der bisher 800 Meter langen Strecke wieder Dampfzüge, nachdem 2005 und 2007 die Empfangsgebäude beider Bahnhöfe erworben werden konnten und der Lokschuppen in Magdeburgerforth rekonstruiert wurde.

DB AG

Mobiler Schalter

In Magdeburg wurde am 4. Mai 2011 ein neuer Vertriebsweg für Fahrkarten und Reiseauskünfte der DB AG vorgestellt. Mit einem neuen Verkaufsfahrzeug, das unter dem Motto „Reiseberatung vor Ort" unterwegs ist, startet die Bahn ein Pilotprojekt, um Menschen in Regionen Sachsen-Anhalts, wo es weder Reisezentren noch Fahrschein-Automaten gibt, eine Möglichkeit zu bieten, Reiseauskünfte und Tickets zu erhalten. Mittels moderner UMTS-Funktechnik ist es möglich, den kompletten Schalter eines Reisezentrums im Heck eines VW-Busses unterzubringen. In dem Verkaufs-Mobil, das am 9. Mai 2011 erstmals auf Tour ging, ist das gesamte Fahrschein-Angebot der DB AG erhältlich. Selbst die Buchung von Sparpreisen und Reservierungen ist möglich. Dieses Pilotprojekt ist zunächst auf das Land Sachsen-Anhalt beschränkt. Sollte es jedoch von den Fahrgästen angenommen werden, ist eine Ausweitung denkbar.



Foto: Neuhold

Das Verkaufsmobil ist montags bis freitags unterwegs und erreicht dabei zumeist kleinere Ortschaften wie Ilsenburg, Blankenburg im Harz, Calbe (Saale), Tangermünde oder Tangerhütte.

Das Andenken an die wichtigste deutsche Lokschmiede lebt.

Dem Mythos verpflichtet





Henschel-Lokomotiven sind längst Vergangenheit. Aber ein wackerer Trupp Ehrenamtlicher hütet das Vermächtnis des Unternehmens, betreibt ein kleines, feines Museum im ehemaligen Werk Rothenditmold und sucht die Öffentlichkeit.

Vermutlich wäre es einfacher, zumindest für die Lokomotivbaureihen des 20. Jahrhunderts, diejenigen Typen aufzuzählen, die nicht in Kassel gebaut wurden, als jene zu benennen, welche die Henschel-Werkstore verließen.

Über sechs Generationen spielte Henschel eine der führenden Rollen im deutschen Maschinen- und Lokomotivbau, bis in den 1960er-Jahren der langsame Abstieg des Konzerns begann. Auch heute werden in Kassel in ehemaligen Henschel-Hallen noch Lokomotiven gebaut, allerdings unter der Ägide des kanadischen Bombardier-Konzerns, der heute das Erbe des Kasseler Lokomotivbaus erfolgreich fortsetzt, jedoch längst nicht mehr in dem Umfang wie zu den Spitzenzeiten des 20. Jahrhunderts und mit weit weniger Personal.

1965 wurde aus dem Henschel-Konzern nach der Übernahme durch die Rheinstahl AG im Jahr 1964 die Rheinstahl-Henschel AG. Rheinstahl wurde nur etwas mehr als zehn Jahre später von Thyssen übernommen, der neue Konzern firmierte unter dem Namen Thyssen-Rheinstahl. Auf den Lokrahmen prangte jedoch weiterhin der Markenname Henschel. 1990 stieg der Mannheimer Elektrokonzern ABB ein. Die neue Bezeichnung lautete ABB-Henschel und nur weitere fünf Jahre später übrnahmen die Stuttgarter Mercedes-Bosse das Ruder. Es entstand das Unternehmen „ABB Daimler Benz Transportation ADtranz". Am 1. Januar 1996 verschwand der Name Henschel als Fahrzeugproduzent endgültig. Loks aus Kassel trugen seitdem den Kunstnamen „ADtranz" am Fahrzeugrahmen. Aber auch diese Episode reichte nicht mal für den Bruchteil einer menschlichen Generation. Schon 2001 trennten sich die Daimler-Bosse wieder von ihrer Schienenverkehrssparte und verkauften ihr Tafelsilber an Bombardier.

Es ist schon eine glückliche Fügung, dass in diesen Wirren der vergangenen 50 Jahre doch noch vieles vom alten Henschel-Erbe erhalten blieb. „Immer wenn ein neuer Herr kommt, ist es üblich, das Alte, das nicht mehr benötigt wird, möglichst schnell zu beseitigen", beschreibt Peter Zander, Leiter des Kasseler Henschel-Archivs, den Regelfall. Das betrifft meist alte Akten, Korrespondenzen, Werbematerialien sowie Fotos und Konstruktionszeichnungen. Oftmals hat der

Foto: Kreutzer/Henschel-Museum

Bei einer Wahl zur berühmtesten Henschel-Lok belegte sie sicher einen der vorderen Plätze: 61 002, das legendäre Zugpferd des Henschel-Wegmann-Zuges, verlässt das Werk unter Dampf.



Dampfschneeschleudern waren ebenfalls eine Spezialität aus Kassel.

Peter Zander: „Der Name Henschel öffnet in Kassel noch immer Türen!“

neue Eigentümer kein Interesse an dem Archivmaterial, das unter betriebswirtschaftlichen Aspekten nur Kosten verursacht und wenig Wert fürs aktuelle Geschäft besitzt.

Das Henschel-Erbe hatte Glück, und dass das auch in Zukunft so bleibt, dafür sorgen die rührigen ehrenamtlichen Mitarbeiter des Henschel-Museums in der Wolfhager Straße 109, die mit bescheidenen Mitteln versuchen, diese Erinnerungen nicht nur zu erhalten, sondern vor allem auch der Öffentlichkeit bekannt und zugänglich zu machen.

Am 18. April 2011 konnte das Henschel-Museum einen großen Schritt machen. An diesem Tag öffnete das Archiv offiziell seine Pforten. Das Gebäude R 11 im ehemaligen Henschel-Werk Rothenditmold ist heute Sitz des Vereins. Im Erdgeschoss befinden sich Empfang und Büro. Die Dauerausstellung hat im ersten Stock Platz gefunden. In der zweiten Etage schließlich zogen jetzt das Archiv, die Bibliothek sowie ein Vortrags- und Filmraum ein.

Möglich gemacht haben diese Erweiterung eine Spende der Dietrich H. Boesken-Stiftung in Höhe von 10000 Euro und 5000 Euro von der Stadt Kassel. Ebenfalls hilfreich war der langfristige Mietvertrag mit dem heutigen Grundstückseigentümer, der Düsseldorfer Habacker-Holding, die dem Museum wohlwollend entgegenkam.

Leiter des Henschel-Archivs und speziell für den Lokomotiv-Teil verantwortlich ist der



Fotos(5): Werkfotos/Henschel-Museum

Die Henschel-Villen in Kassel auf dem so genannten Weinberg in einer Luftbildaufnahme aus dem Jahr 1929.

Sechs Generationen in Kürze

Gegründet wurde das Imperium als Gießerei von Georg Christian Carl Henschel (1759 bis 1835). Die erste Lokomotive verließ die Henschel Werke im Jahr 1848 unter der Führung von Carl Anton Henschel (1780 bis 1861) und seinem Sohn Georg Alexander Carl Henschel (1810 bis 1861). Mit nur 23 Jahren übernimmt nach dem plötzlichen Tod seines Vaters Georg Alexander der 1837 geborene Carl Anton Oskar Henschel das Werk. Nach seinem Ableben 1894 leitet dessen Frau Sophie die Geschicke, ab 1900 gemeinsam mit ihrem Sohn Karl Anton Theodor Henschel, der auch vergleichsweise jung 1924 im Alter von 51 Jahren stirbt. 1924 erklimmt als letzter Henschel-Spross Oscar Robert Henschel die Kommandobrücke. Er leitete das Unternehmen in den schwierigen Zeiten während der Weltwirtschaftskrise in den 1930er-Jahren und während des Zweiten Weltkriegs.



Der letzte der Henschel-Dynastie, Oscar Robert Henschel (Mi.), stieg 1957 aus dem Unternehmen aus.



Mit dem „Drache“ begann es: Die erste in Kassel gebaute Lok legte den Grundstein für den erfolgreichsten deutschen Lokomotivproduzenten.



Foto: Alkofer

Peter Zander (Mi.) und Helmut Weich (re.) präsentieren am 18. April 2011 einige Zeichnungen aus dem Henschel-Archiv.

Nordhausener Peter Zander. Gemeinsam mit seinen Mitstreitern Helmut Weich, Technischer Vorstand, Holger Werner, der das Lastwagenarchiv unter seinen Fittichen hat, Gerd Müller, der die Bibliothek betreut, und einigen anderen versucht er, Ordnung ins Chaos zu bringen und die umfangreichen Archivalien systematisch zu katalogisieren. Am heutigen Tag der offiziellen Archiveröffnung erkennt man bei ihm Freude und auch ein wenig Stolz auf die geleistete Arbeit in den wenigen vergangenen Jahren schwingt mit. „Das war eine riesige Gemeinschaftsleistung“, dankt Zander seinen Mitstreitern.

„Ich bin kein Henschelaner, noch nicht einmal Hesse“, so Zander, der mir an einem Tisch in der neuen Bibliothek gegenübersitzt. Sie ist der schönste Raum des neuen Museum-Archiv-Komplexes, hell und rundum von Fenstern eingerahmt mit Blick auf die ehrwürdigen, backsteinernen Hallen des ehemaligen Werkes Rothenditmold. Henschelaner muss der Mann auf der anderen Tischseite mit seiner Erfahrung auch gar nicht sein. Er hat sich schnell eingearbeitet und vielleicht ist der ihm verbliebene Blick von außen manches Mal auch hilfreich. Aus Brandenburg habe es ihn hierher verschlagen und er sei mehr als froh darüber. Der frühere Lehrer an einer polytechnischen Oberschule beschäftigt sich schon lange mit der Eisenbahnhistorie und besitzt ein umfangreiches Eisenbahnarchiv mit Konstruktionszeichnungen, die er weltweit vertreibt (http://zander-heba.eshop.t-online.de). Einer seiner Kunden forderte Zander vor

Ein Unternehmen prägte eine Stadt



Die Erfahrung in der Dampftechnik macht's möglich: Ein Henschel-Dampfmotorwagen aus den 1930er-Jahren.



Zeichnung: Slg. Henschel-Museum

In den ersten Jahren des Lokomotivbaus besaß das Henschel-Werk keinen Gleisanschluss. Neue Loks mussten von Pferden zum Gleis gezogen werden.





Fotos/Grafiken/Zeichnungen (4): Slg. Henschel-Museum

Der Ort des Henschel-Urknalls. Das neue Gießhaus des Stammwerkes Kassel aus dem Jahr 1836/37. Das Gelände wurde 1974 verkauft und beherbergt heute die Uni Kassel. Das Gießhaus steht immer noch so wie vor mehr als 150 Jahren (re.).

Der gute Stern aus Kassel

einigen Jahren auf, doch einmal nach Kassel zu fahren, um dem Henschel-Museum unter die Arme zu greifen. „Was wir hier haben, ist so umfangreich, wie ich es in meiner 35-jährigen Arbeit in Deutschland nirgendwo gesehen habe." Für Zander beinhaltet das Archiv die Verpflichtung, „dieses Erbe nicht nur irgendwo sicher einzulagern, sondern es nutzbar zu machen, was in den vergangenen Jahren nicht in der gewünschten Form möglich gewesen ist." Der Umzug von Potsdam nach Kassel fiel ihm nicht schwer, seine anfängliche Pendelei war nicht produktiv genug. „Ich bin ja nicht so ein ortsverbundener Mensch. Mit 16 Jahren ging ich von Nordhausen zum Studium nach Weimar und danach verschlug es mich 1964 zu meiner ersten Lehrerdienststelle nach Sachsen-Anhalt, bevor ich zur Pflege meiner Eltern in meine alte Heimat zurückging, um später nach Potsdam umzuziehen", erzählt der Eisenbahnenthusiast: „Ich habe mich immer schnell dort heimisch gefühlt, wo ich wohnte, weil ich die Leute und die Gegend stets angenommen habe. Und hier in Kassel ist es sogar so, dass es meiner ursprünglichen Heimat Nordhausen sehr ähnelt, von der Landschaft, den Menschen und nicht zuletzt der Wurst. Die schmeckt hier wie in Nordhausen", betont Zander schmunzelnd.



Auch Dampfwalzen kamen wegen des vorhandenen Dampf-Know-Hows aus Kassel.



Foto: Alkofer

Ein großer Berg Zeichnungen, der noch auf seine Sichtung und Katalogisierung wartet. Es ist nicht der einzige im Henschel-Archiv.

Nutzung des Archivs

Das Henschel-Archiv ist öffentlich zugänglich und gerade etwa für Modellbauer, die eine spezielle Lok bauen wollen, eine potentielle Fundgrube. Die größten Anteile der Sammlung betreffen das Lokomotiv- und das Henschel-Familienarchiv. Daneben findet man dort Unterlagen zum Lastwagen-, Maschinen- und Flugzeugbau. Diese Materialien können, sofern sie erschlossen sind, für wissenschaftliche, private und gewerbliche Zwecke genutzt werden. Dazu ist es nötig, einen Benutzungsantrag zu stellen, der auf der Homepage des Museums (www.henschel-museum.com) zu finden ist. Mit dem Benutzungsantrag wird eine Grundgebühr in Höhe von 20 Euro fällig. Damit werden die Kosten für die Recherche und sonstigen Aufwand abgegolten. Die sehr moderaten Preise für Kopien bewegen sich zwischen 0,5 (A4) und fünf Euro (A0) je nach Größe. Ein Scan eines Blattes, auf einer CD gebrannt, kostet fünf Euro, ebenso ein digitales Foto oder ein Abzug. Die Nutzungsbedingungen werden auf der Homepage ausführlich erklärt.

Lust, eine Elna 2 selbst zu bauen? Den Plan dafür kann man von den Henschelanern erhalten, denn beinahe selbstverständlich verließen auch Elnas die Kasseler Produktionsstätten.

Das Henschel-Museum existierte schon 1935, als es von Oscar Henschel anlässlich des 125-jährigen Henschel-Bestehens im ehemaligen Gießhaus des Stammwerkes Kassel eröffnet wurde. Der Verkauf des Werkes führte zur Auflösung des Museums im Jahr 1974 und zur Einlagerung der Exponate. 1985, zur 175-Jahr-Feier bei Henschel, kam es zu einer Wiederauferstehung im Werk Mittelfeld, jedoch wurde auch diese Ausstellung 2001 aufgelöst. 2002 gründete sich der Verein Henschel-Museum und -Sammlung e. V. 2003 begann man mit der Einrichtung des Museums im Gebäude R11 auf einer Fläche von 150 Quadratmetern.

Alle 28 Maschinen der eindrucksvollen Baureihe 45 wurden in Kassel gebaut. Mit einer mächtigen Rauchwolke qualmt 45 019 am 22. Mai 1955 durch den Bahnhof Heigenbrücken.

Foto: Archiv VGB



Fotos (3): Werkfotos/Henschel-Museum

In den USA nannte man Lokomotiven dieser Art Cab-Forward. Bevor sie dort auftauchten, baute man in Kassel bereits viele Jahre zuvor eine solche Type in Form der S 9 aus dem Jahr 1904.

Das Museum – viel Information auf wenig Raum



Foto: Alkofer

Das Henschel-Museum

Das Henschel-Museum, das von ehrenamtlichen Mitgliedern betreut wird, hat nur an bestimmten Tagen geöffnet. In der Regel ist es für Einzelbesucher jeden ersten Samstag und Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr zugänglich. Führungen für Gruppen ab acht Personen können individuell vereinbart werden. Anmeldungen dafür werden unter der Telefonnummer 0561/8017250 oder der E-Mailadresse: info henschel-museum.com erbeten. Der Eintritt ist frei!



Foto: Alkofer

Im Museum bauten die Kuratoren einen originalgetreuen Konstruktionsarbeitsplatz mit großem Zeichentisch wieder auf.

2004 übergab Bombardier die umfangreiche Henschel-Sammlung aus dem eigenen Lokarchiv an das neue Henschel-Museum. Es kam ein Material-Konvolut zu den Henschelanern und das musste nun aus Not auch noch von einer Lagerfläche von über 150 Quadratmetern bei Bombardier auf 70 Quadratmeter im Museum zusammengepresst werden, wie Helmut Weich bei seiner Ansprache zur Archiveröffnung erzählte. Just zu diesem Zeitpunkt stieg Peter Zander in das Kasseler Henschel-Projekt ein, anfangs noch von Potsdam aus pendelnd, bevor er sich seit 2007 von Kassel aus vollauf dem Henschel-Projekt widmte. 2008 übergab Werner-Patrick Henschel, Sohn des letzten Firmen-Chefs Oscar Henschel, das komplette historische Familienarchiv dem Museum. 2009 versprach Michael Habacker bei einer Begehung des Henschel-Museums den Betreibern die Nutzung des leeren zweiten Stocks für das Archiv. Damit vergrößerte sich die nutzbare Fläche um geräumige 230 Quadratmeter. Helmut Weich führte exakt am 28. Juni 2010, zum 200-jährigen Bestehen Henschels jenes entscheidende, kurze, aber für das Archiv in Kassel gute Gespräch mit Dietrich H. Boesken, bei dem letzterer die erwähnte Spende von 10 000 Euro versprach. Boesken behielt seinen ehemaligen Arbeitgeber offenbar in guter Erinnerung. Ab 1962 arbeitete er bei Henschel in Kassel. 1969 wurde Boesken Vorstandsmitglied und von 1973 bis 1977 war er Vorstandsvorsitzender des Unternehmens. Von 1975 bis 1977 war er zudem unter anderem Präsident des Verbandes der Deutschen Lokomotiv-Industrie.

Für Platz ist somit vorläufig gesorgt und der ist auch nötig, denn die Bestände beinhalten nicht nur die henscheleigenen Pläne. Die Kasseler übernahmen etwa während der Weltwirtschaftskrise DRG-Lieferquoten anderer Lokomotivhersteller, etwa der Hanomag aus Hannover oder von Linke-Hofmann-Busch in Breslau. Aus der Zeit nach 1945 füllen Bestände von Klöckner-Humboldt-Deutz und der Maschinenfabrik Esslingen, deren Diesellokbau bei Henschel aufging, die Regale. Aber auch ausländische Unterlagen von Herstellern, unter deren Lizenz Henschel Loks baute, etwa Zeichnungen der Garratt-Lokomotiven von Beyer-Peacock, bereichern das Henschel-Archiv.

„Was wir hier vorgefunden haben, sind hauptsächlich Foto- und Zeichnungsbe-





Dampfloks mit Kondenstender sind ebenso eine Kasseler Spezialität. Die ersten Maschinen gingen 1931 nach Argentinien, wo das Befahren langer Streckenabschnitte ohne Wassernahme nötig ist.



Nach dem Zweiten Weltkrieg rüstete Henschel alliierte Laster auf Dieselmotoren um.

stände. Es ist nur wenig von den sonstigen Archivalien vorhanden, welche die Entstechungsgeschichte von Produkten dokumentieren wie etwa Schriftverkehr mit Bestellern oder Zulieferern. Das fehlt uns", so Zander. Aber der Wahl-Kasseler bemüht sich, diese Lücke zu füllen, und er kann auch erste Erfolge vorweisen: Dazu gehören die Betreuung des Henschel-Familienarchivs sowie historisches Material einiger wichtiger ehemaliger Mitarbeiter wie etwa des Professors Siegfried Kademann, 25 Jahre lang Hauptabteilungsleiter der Konstruktion Lokomotiven, dessen Privatarchiv teilweise im Henschel-Museum eingelagert ist.

Aus der Henschel-Lkw-Produktion befinden sich reichlich Fotomaterial sowie eine Vielzahl von Werbefilmen in unterschiedlichsten Sprachen, die dem weltweiten Lkw-Export dienten, in den Kisten und Ordnern. Teile der ehemaligen technischen Henschel-Bibliothek fanden ebenfalls den Weg in den zweiten Stock des Gebäudes R11. Die Fotografien der Lokomotiven und Lkw sind meist typische Werksaufnahmen mit teils wegretouschiertem Hintergrund.

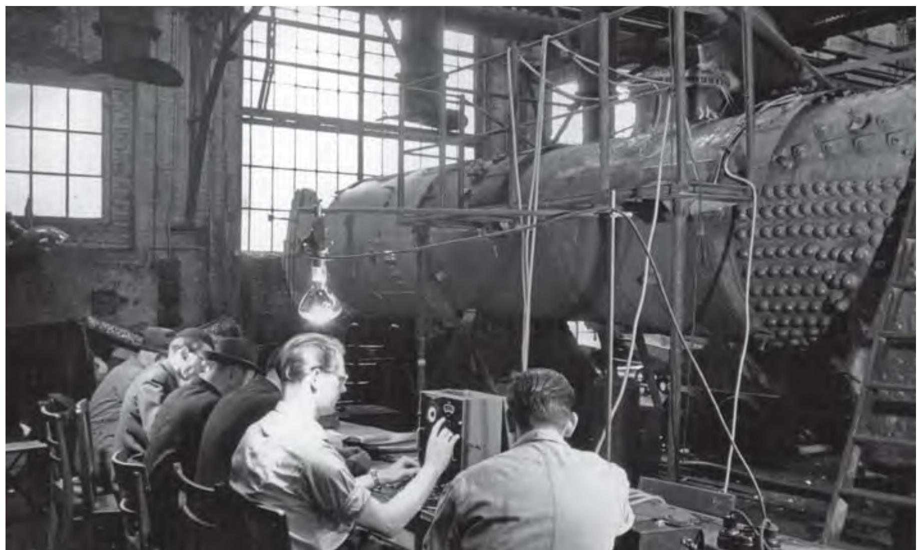
Die ältesten Zeichnungen stammen etwa aus dem Jahr 1865, „Originalzeichnungen, farbig ausgelegt – nicht nur technisch, auch ästhetisch ein Leckerbissen, zu sehen, mit welcher Akribie und Kunstfertigkeit diese Arbeiten ausgeführt wurden", schwärmt Zander. Bei Henschel wurden große Teile des Zeichnungsbestands nach den Erfahrungen des Zweiten Weltkriegs zur Sicherung verfilmt. Diese Sicherungskopien lager-

Viele Eisenbahnfreunde verbinden den Namen Henschel auch mit der Produktion einer Vielzahl von markanten Industrie-Dieselloks. Am 18. März 1991 rangiert die RAG 475, eine Henschel-DHG 500 aus dem Jahr 1965, auf der Schachtanlage Consolidation 3/4/9 in Gelsenkirchen-Bismarck.

Foto: Oboth



In den ersten Nachkriegsjahren war die Hauptaufgabe die Instandsetzung beschädigter Loks. Ein Lokzug fährt durchs ausgebombte Kassel.



Die Vorbereitungen für eine Kesseluntersuchung mit Röntgenstrahlen sind in vollem Gange. Fotos aus der Arbeitswelt im Werk sind die wahren Schätze des Archivs.

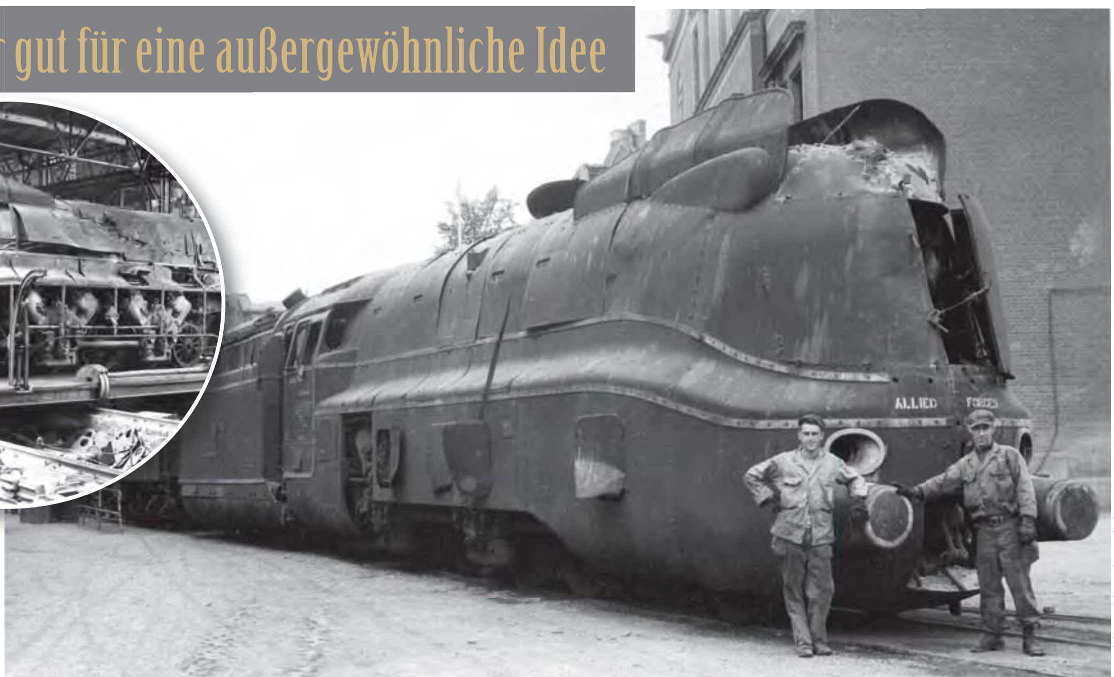
ten teils viele Jahre im Tresor der Deutschen Bank in Frankfurt und zählen inzwischen zu den Beständen des Archivs. Auch das Bombardier-Konvolut erforderte nicht nur eine Sichtung und Systematisierung sowie eine Registratur. Anschließend sollten die Originale schnellstmöglich gescannt werden, damit wieder eine Sicherung gegeben ist.

Die anliegende Arbeit im Archiv würde für zehn Leute für Jahrzehnte reichen, ist Zander überzeugt und deshalb ist er um Freiwillige froh, die helfen, die Bestände weiter zu katalogisieren. Auch ist noch nicht alles Gold, was glänzt. Gerade der Brandschutz, der für ein solch wertvolles Archiv wünschenswert wäre, könnte noch verbessert werden und auch die klimatischen Bedingungen sind für die Lagerung von einzigartigen, teils sehr alten Papieren und Filmmaterialien nicht optimal.

„Dieses Archiv ist ein großes Erbe, sogar ein weltweites. Ich konnte Anfragen aus Norwegen, Kananda, Südafrika und Asien beantworten. Es handelt sich im Wesentlichen um drei große Gruppen von Interessenten: Diejenigen, die sich literarisch betätigen, die für Zeitschriften oder Bücher arbeiten. Diese Gruppe ist vor allem am Fotomaterial interessiert. Die zweite Gruppe umfasst jene, die Henschel-Loks im Modell nachbauen. Die sind vor allem auf der Suche nach Zeichnungen. Dazu gehören auch immer wieder namhafte Modellbahnproduzenten“, erzählt Zander. Ferner seien weltweit noch über 700 historische Henschel-Loks erhalten und Vereine oder Privatleute, die jene Loks betreiben oder aufarbeiten, benötigen oftmals Zeichnungen von De-

Henschel: Immer gut für eine außergewöhnliche Idee





Zwei GIs mit ihrer spektakulären Beute: Die Dampfmotorlok 19 1001 wurde nach Kriegsende von den US-Streitkräften ins Herstellerwerk nach Kassel gebracht, dort aufgearbeitet und anschließend zu Tests in die USA verschifft.

Fotos (6): Werkfotos/Henschel-Museum





Auch die schwere Güterzug-E-Lok-Baureihe 151 der Bundesbahn wurde in Kassel produziert.

tails, schildert Zander seinen Anfragenalltag: „Vor zwei Jahren konnten wir beispielsweise der Gleisbaufirma Wiebe helfen, welche die ehemalige DB-V 320 von Henschel besitzt."

Es besteht auch die Möglichkeit, extern im Henschel-Gedächtnis-Team mitzuarbeiten. Die fleißige Truppe um Peter Zander benötigt noch ein paar helfende Hände, um ihr Ziel schneller zu erreichen. *S. Alkofer*

Wichtige Henschel-Eckdaten

1810: Georg Christian Carl Henschel gründet Gießerei und Maschinenfabrik in Kassel
1837: Inbetriebnahme des Werkes am Holländischen Platz
1848: Erste Henschel Lokomotive „Drache"
1899: 5000. Lokomotive
1905: Erste elektrische Lokomotive
1910: 100-Jahr-Feier und 10 000. Lokomotive
1918: Inbetriebnahme des Werkes Mittelfeld
1923: 20000. Henschel-Lokomotive
1925: Beginn des Kraftwagen- und Motorbaus
1933: Gründung der Henschel-Flugzeugwerke
1945: Im März Zerstörung des Werkes Kassel (80 Prozent), im Mai Beginn des Wiederaufbaus
1950: Erweiterung im Lkw-, Omnibus- und Motorenbau, Exportbelebung, speziell große Lokomotiven für Afrika, Indien und Südamerika
1957: Die Familie Henschel scheidet aus dem Unternehmen aus.
1960: 150-Jahr-Feier, 30 000. Lokomotive
1965: Rheinstahl-Henschel AG
1973: Auflösung des Stammwerkes am Holländischen Platz
1974: Umzug und Konzentration im Werk Mittelfeld
1976: Neuer Name: „ThyssenIndustire AG Henschel", kurz „Thyssen Henschel", 32 000. Lokomotive wird ausgeliefert
1985: 175-Jahr-Feier
1991: Auslieferung der 33 000. Lokomotive (ICE-Triebkopf für DB)
1994: Ausgliederung des Lokomotivbaus



Feierlich und unter großer Anteilnahme der Mitarbeiter wurde die letzte Lok begleitet, die das Stammwerk verließ.

Ein Meilenstein und Basis aller modernen E-Loks war die Henschel-Baureihe DE 2500, die als erste mit moderner Drehstromantriebstechnik ausgerüstet war und Anfang der 1970er-Jahre in Kooperation mit BBC entstand. 202 003 („Roter Ochse") mit einem Nahverkehrszug in Karlsruhe.

Foto: Will

Seit 20 Jahren werden die Hinterlassenschaften des Uranbergbaus im Vogtland beseitigt. Bis ins Jahr 2015 sollen die Sanierungsarbeiten abgeschlossen sein. Die Werkbahn ist für Eisenbahnfreunde auf jeden Fall einen Besuch wert.

Dieselwummern

Eigentlich verbindet man mit einer Werkbahn einen Industriebetrieb mit Rangierlokomotiven mit mehr oder weniger schweren Zügen. Bei der Wismut-Werkbahn hingegen wird man in dieser Beziehung enttäuscht. Statt einer Werkbahn im herkömmlichen Sinn trifft der Besucher hier auf eine durch abwechslungsreiche und industriearme Landschaft führende Nebenbahn, die aber einen hauptbahnmäßigen Güterverkehr mit Ganzzügen aufweist.

Ursprünglich zum Abtransport der Uranerze und zum Transport von Auffüllmaterial errichtet, dient die Wismut-Werkbahn heute nur noch dem Transport von Löß und Sand zur Sanierung der einstigen Uranabbaustätten. Das Ronneburger Erzfeld war mit rund 200000 Tonnen Uranvorräten das größte Uranlager- und -abbaugebiet Europas. Das Fördererz enthielt im Durchschnitt allerdings nur 0,07 bis 0,1 Prozent Uran, was riesige Abraumhalden zur Folge hatte und zu einer großflächig zerstörten Landschaft führte. Ab 1957 entstand für die Erschließung des Abbaugebietes das Netz der Wismut-Werkbahn, deren Kernstück die Strecke Seeligstadt – Schmirchau bildete. Das Wismut-Gleisnetz wuchs bis 1981 auf 93 Kilometer Streckenlänge. Zu Zeiten des Uranabbaus war das Fotografieren der Züge übrigens strikt verboten. Nach der Wende erfolgte der Ausstieg der Sowjetunion aus dem Unternehmen Wismut. Der Uranabbau wurde danach innerhalb kurzer Zeit eingestellt.



Mitten durch die dünnbesiedelte Landschaft nördlich von Ronneburg verläuft die Strecke der Sandbahn, auf der hauptbahnmäßiger Ganzzugverkehr stattfindet.

Foto: Kehrer

Großflächige Sanierung nach der Wiedervereinigung

Etwa 5,4 Milliarden Euro sind seit der Einstellung der Uranförderung Ende 1990 in die Stilllegung der Bergwerke und Aufbereitungsanlagen sowie in die Sanierung der kontaminierten Betriebsflächen geflossen. Die ehemalige Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft Wismut (SDAG Wismut) war zwischen 1946 und 1990 der weltweit drittgrößte Produzent von Uran. Das an mehreren Standorten in Sachsen und Thüringen geförderte und aufbereitete Uran war die Rohstoffbasis der sowjetischen Atomindustrie. Unmittelbar nach der Wiedervereinigung stellte die Sowjetunion (UdSSR) Ende 1990 ihren Uranimport aus Deutschland ein. Durch einen Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der UdSSR 1991 ging auch der bis dahin sowjetische Anteil der SDAG Wismut in das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland über. Die Aktiengesellschaft wurde in das bundeseigene Sanierungsunternehmen Wismut GmbH umgewandelt. Das grundlegende Ziel der neuen Wismut GmbH besteht bis heute darin, eine ökologisch sinnvolle Sanierung der Wismut-Standorte durchzuführen und akzeptable Umweltverhältnisse zu schaffen. Die alten Tagebauflächen werden rekultiviert und mit Löß abgedeckt. Ohne die Werkbahn wäre ein derartiges Vorhaben allerdings nicht umsetzbar. So spielt die Eisenbahn wie schon beim Abtransport der Uranerze eine entscheidende Rolle.



Foto: Körschenhausen

Im Endbahnhof Kayna hat gerade die Zuglok umgesetzt. Der Zug ist bereits beladen und in wenigen Minuten zur Abfahrt bereit.

Aktueller Bahnbetrieb

Der Verkehr der Werkbahn läuft zweischichtig. Pro Werktag (Montag bis Freitag) werden planmäßig neun Zugpaare gefahren. Die Abfahrten im Sand- und Lößverladebahnhof Kayna erfolgen zwischen 7 und 20.45 Uhr. Rund 35 Minuten ist ein Zug danach bis zur Entladeanlage im Sanierungsgebiet unterwegs. Die Entleerung und Beladung eines Zuges dauern jeweils rund 40 Minuten. Kayna erreichen die Leerzüge rund 20 Minuten, bevor der bereits in Bearbeitung befindliche Zug den Bahnhof wieder verlässt. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Regelmäßig befahren wird die Sandbahn zwischen Kayna und der Kippanlage Lichtenberg, die beiden Endbahnhöfe sind jedoch öffentlich nicht zugänglich.

Fahrzeuge

Sieben Dieselloks sind bei der Werkbahn im Einsatz, davon fünf ehemalige DB-232, die als V 300 bezeichnet werden und mit einem CAT-Motor ausgerüstet wurden. Jede dieser Loks hat eine Leistung von 1975 kW. Ergänzt werden die Streckendieselloks durch zwei Maschinen der Baureihe V 60, die als WL 14 und WL 15 bezeichnet werden. Wirtschaftliche Gründe waren es, die ab Mitte der 90er-Jahre bis 2003 für den Ersatz der ab 1972 gebauten Taigatrommeln sorgten. Bis auf zwei sind aber diese Fahrzeuge bei polnischen Pri-



Foto: Rolf Köstner

1994 war vor der Kulisse der beiden Spitzkegelhalden bei Paitzdorf und Reust die V 200 506 unterwegs.

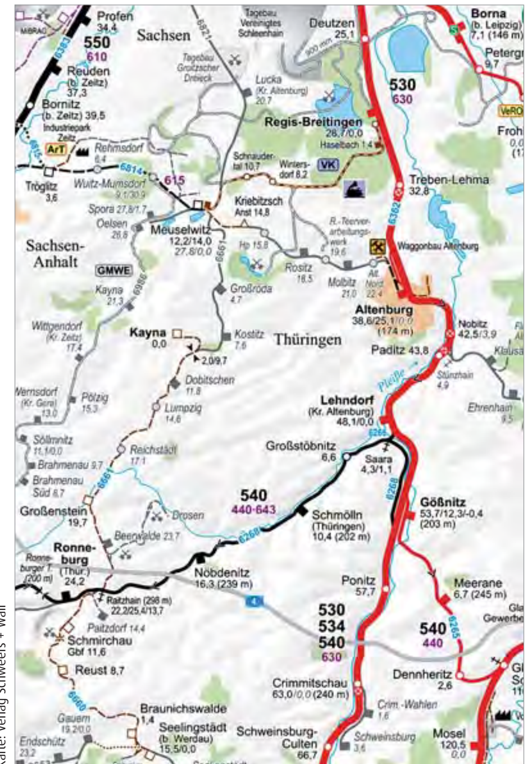


Foto: Körschenhausen

Ein Zweiseitenkippwagen vom Typ Dumpcar der Wismut-Werkbahn: Interessant sind bei den rund 50 Jahre alten Wagen die russischen Drehgestelle.

vatbahnen bis heute erhalten geblieben. Die Selbstentladewagen, der Gattung Falzz, die viele Jahre neben den V 200 das Bild der Verkehre rund um Ronneburg prägten, wurden bis 2002 ebenfalls abgestellt, aber wegen ihrer starken Kontamination verschrottet. Heute bestehen die Lößzüge aus Zweiseitenkippwagen vom Typ Dumpcar, die 1960 für die Erztransporte der Wismut von Skoda gebaut wurden. Von den ursprünglich 80 Wagen sind nach über 50 Jahren noch etwas mehr als 60 Wagen im Einsatz. Durch die dichte Zugfolge bestehen bei einem Besuch bei der Wismut-Werkbahn zahlreiche Fotomöglichkeiten. Wer den Betrieb einmal live erleben möchte, dem sei der Besuch der Sandbahn, des nördlichen Streckenteils, empfohlen. Für den Besuch eignet sich die Kombination Zug/Fahrrad am besten, da weite Teile der Strecke nur über Feldwege erreichbar sind. Ab dem Bahnhof Ronneburg ist man innerhalb von rund 20 Minuten an der Strecke bei Großenstein, das rund fünf Kilometer vom Ausgangsbahnhof entfernt liegt.

Korbinian Fleischer



Karte: Verlag Schweers + Wall

Von Gera sind Ronneburg und die Werkbahn gar nicht weit entfernt. Nach oben auf der Karte verläuft die Sandbahn nach Kayna, die sich für einen Besuch bestens eignet. Der Abschnitt südlich von Ronneburg liegt größtenteils auf dem Werksgelände.

Exkursion am 23.Juli 2011

Die Wismut-Werkbahn ist an Werktagen von Montag bis Freitag in Betrieb. An den Wochenenden verkehren im Regelfall keine Züge. Während der Bahnbetrieb von den öffentlichen Flächen entlang der Sandbahn zwischen Schmirchau und Kayna sehr gut beobachtet werden kann, sind die Be- und Entladebahnhöfe Kayna und die Kippanlage Lichtenberg nicht frei zugänglich. Am 23. Juli 2011 veranstaltet die Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V. traditionell eine Studienfahrt mit einem Triebwagen zur Wismut-Werkbahn. An diesem Samstag wird, wie normalerweise Montag bis Freitag, gearbeitet. Fahrkarten sind bei der Glauchauer Bahnhofsbuchhandlung Otto unter Telefon: (03763) 2363 erhältlich und werden auf Wunsch auch gerne verschickt.

Der letzte Zug des Tages bei Hartha. Ein Besuch an dieser Stelle lohnt sich schon allein aufgrund des minutenlangen Brummens der V 300.



Foto: Kehrer

In München fand vom 10. bis 13. Mai wieder die stetig wachsende Messe Transport & Logistik statt. Gezeigt wurde wiederum fast alles rund um den globalen Warentransport.



Der riesige DB-Schenker-Stand, dominierte in der Eisenbahnhalle der Transport & Logistik.



Die DB-Waggonbau-Niesky-GmbH zeigte ihr neues, leiseres DRRS 25 L-Drehgestell.

Transport-Biennale



Fotos: Stefan Alkofer

Ein Highlight der Messe war die erstmalige Präsentation der noch halbfertigen 187 001 aus dem Hause Bombardier.



Foto: Transport & Logistik

Bahnchef Dr. Grube nahm an der Podiumsdiskussion zur Eröffnung der Messe teil.

Auch 2011 war München wie stets alle zwei Jahre im Mai wieder der Magnet für die weltweite Transport- und Logistik-Branche. Die prosperierende gleichnamige Messe freute sich auch dieses Jahr wieder über einen Aussteller- und Besucherzuwachs.

Die bedeutende Fachmesse umfasst alle Teilbereiche des Warenverkehrs auf der Straße, der Schiene, dem Wasser und in der Luft. Das System Schiene beansprucht eine der Ausstellungshallen und einen großen Teil des Freigeländes.

Einer der Themenschwerpunkte lautete dieses Jahr „Grüne Logistik". Dahinter steckt der Konflikt der weltweiten Warenströme mit Klima- und Umweltschutzzielen. Diesem Thema widmete sich auch Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bei seiner Eröffnungsrede und es war ebenso der Schwerpunkt der Podiumsdiskussion zur Messeeröffnung, an der auch Bahnchef Dr. Rüdiger Grube teilnahm.

Während sich in der Eisenbahnhalle zahlreiche private und staatliche Schienenverkehrsunternehmen aus ganz Europa mit ihren Leistungen präsentierten, wurden auf dem Freigelände neueste Güterwaggons und Lokomotiven gezeigt. Siemens stellte eine Wechselstromvariante der neuen Vectron-Baureihe aus, der Star war jedoch die neue 187 001 von Bombardier.

Der jüngste Spross aus der Traxx-Familie ist eine intelligente Hybrid-Lok: Auf der Strecke nutzt die E-Lok den Fahrdraht, für die so genannte „Last Mile" verfügt das innovative Fahrzeug über ein Dieselaggregat, das es der Lok ermöglicht, Rangieraufgaben zu bewältigen. Kunden der neuen Traxx benötigen am Start- oder Zielort keine kostensteigernde zusätzliche Diesellok mehr, um Wagen zu übergeben oder anzunehmen. Die 187 001 soll noch dieses Jahr fertiggestellt werden und danach umgehend in die Erprobung gehen. *Stefan Alkofer*

Die Lokalbahn-Sektion der sehr rührigen Ulmer Eisenbahnfreunde hegt und pflegt seit 1988 die letzte badische VI c im betriebsfähigen Zustand. 2011 wird auch gefeiert.



Foto: Gauß

Vorspann: Im Rahmen der Plandampf-Aktion 2005 setzt sich Lokführer Hans-Karl Kunhäuser mit 75 1118 im Bahnhof Wertheim an die Spitze der von 64 419 geführten Regionalbahn nach Lauda.

90 Jahre 75 1118

Fotografen behandeln die 75 meist recht stiefmütterlich, wie man immer wieder beobachten kann. „Völlig zu Unrecht", betont ein Kenner – und hebt sich mit seinem Geschmack angenehm von der Masse üblicher Einheitslok-Fetischisten ab. Als letzte Vertreterin ihrer Art ist die agile 75 1118 nämlich nicht nur eine gut aussehende, sondern vor allem auch besonders ehrenwerte alte Dame.

Dies weiß natürlich auch UEF-Lokführer Hans-Karl Kunhäuser zu schätzen, der im Jahre 1990 sogar schon seine eigene Prüfung auf der heutigen Jubilarin absolvierte und somit, wie sollte dies auch anders sein, sehr innig mit ihr verbunden ist. Er und Franz Gorbach teilen sich derzeit den Regler der Lok, zwei weitere Vereinskollegen der jün-



Foto: Gauß

Von Meiningen zurück nach Amstetten: Nach Fahrwerkshauptuntersuchung und PZB 90-Umbau durcheilt 75 1118 am 16. April 2011 den Bahnhof Markelsheim.

geren Generation (darunter Kunhäusers Sohn Thomas) absolvieren bereits die Lokführer-Ausbildung. Angefangen hat Hans-Karl Kunhäuser 1983 als Heizer auf 98 812 und ist seither jener sympathischen, längst auch menschlich eng miteinander verschweißten Truppe der UEF-Lokalbahn Amstetten-Gerstetten treu geblieben.

Als Ersatzlok für die in die Jahre gekommene 98 812 arbeiteten die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) die geliehene, bis heute der Universität Karlsruhe gehörende 75 1118 in der Betriebswerkstätte der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) in Ettlingen Stadt auf. Im Juni 1988 begann (nach 22 feuerlosen Jahren) mit der erneuten Indienststellung die Laufbahn der betriebsfähigen Museumslok 75 1118. Nach anfänglichen Fahrten zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb wurde die Maschine dann ab April 1989 zwischen Amstetten und Gerstetten eingesetzt. Im Winter 1993/94 folgte eine komplette Hauptuntersuchung von Fahrwerk und Kessel im Ausbesserungswerk Meiningen. Die Feuerbüchse sowie Teile des Kessels wurden erneuert, zudem erhielt die Lok Indusi 60 sowie Zugbahnfunk und war somit ab Juli 1994 endlich auch voll DB-tauglich. Seitdem ist die 75 nicht mehr nur ausschließlich auf ihrer Stammstrecke zwischen Amstetten und Gerstetten anzutreffen. Sonderfahrten führten sie bisher nach Lindau, in ihre alte Heimat Radolfzell, auf die hintere Höllentalbahn, die Sauschwänzlebahn, nach Nördlingen, Nürnberg und nicht zuletzt auch ins liebliche Taubertal.

Zwischen Amstetten und Gerstetten pendelt die Jubilarin am 19. Juni, 3. Juli, 21. August, 25. September sowie am 9. Oktober 2011; Nikolausfahrten sind am 3. und 4. Dezember. Das Bild entstand allerdings in Heimertingen, unweit von Memmingen.

Foto: Martin Kunhäuser

Die feine alte Dame geht auf Reisen – und bleibt rüstig

Sogar in die Schweiz kam die Maschine im Juni 2000: Im Rahmen der Singener Eisenbahntage pendelte sie zwischen Singen und Schaffhausen, glanzvoll gemahnend an ihre eigene Vergangenheit beim Bw Radolfzell, wo sie auch am 20. April 1967 als allerletzte badische VI c im Bestand der Deutschen Bundesbahn ausgemustert worden war. Nur drei Jahre stand 75 1118 hier im Dienst, ihre längste Zeit (1921 bis 1942) hatte sie in Bruchsal verbracht.

So wird davon ausgegangen, dass die fabrikneue Maschine bereits dorthin geliefert wurde, was das Betriebsbuch leider nicht wirklich belegt. Weitere Stationen ihres nicht ganz lückenlos nachvollziehbaren Loklebens waren Karlsruhe, Friedrichshafen, Offenburg, Villingen und Waldshut.

Die Jahreszahl der Ablieferung verdeutlicht neben der vierstelligen Ordnungsnummer, 75 1118 entstammt den späteren VI c-Serien mit höherer Achslast (Baureihe 75.10-11), deren Leistungsdaten sich erstaunlicherweise nicht von den leichteren Vorgängerserien unterscheiden. Die ersten Heißdampf-Maschinen der Reihe VI c (spätere Baureihe 75.4) waren ab 1914 für die Großherzoglich Badische Staatsbahn als Weiterentwicklung der Nassdampfloks VI b gebaut worden. 75 1118 wurde von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gefertigt und am 21. Mai 1921 an die DRG geliefert. Die Abnahmefahrt folgte


Foto: Martin Kunhäuser

Das VI c-Team, aufgenommen im Bw Crailsheim (von links): Dieter Nagel, Hans-Karl Kunhäuser, Alexander Gapp, Thomas Kunhäuser, Oliver Scholz, Jürgen Schneider. (Franz Gorbach fehlt.)


Foto: Oliver Schulz

Am 26. April 2009 verlassen 75 1118 und 01 1066 mit einem Sonderzug von Veitshöchheim nach Ansbach den Bahnhof Bad Mergentheim.


Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Betriebsbuch
für die Dampflokomotive

Betriebsbuch-Auszüge: Man erfährt den Beschaffungspreis von 90 826 RM sowie die Fabriknummer 2150,...

Deutsche Bundesbahn
Standorte und Leistungen der Lokomotive

...während das Stationierungsverzeichnis teils fragmentarisch ausfiel. Hier dessen letzte Seite.


Foto: Helmut Röth, Sammlung W. Löckel

Mit einem Eilzug von Freiburg nach Ulm fährt 75 1118 im Juni 1959 in den Bahnhof Villingen ein. Die Lok hat sich seitdem kaum verändert, das herrliche Eisenbahn-Flair des Umfelds fehlt heute.

90 Jahre: 45 Jahre im Betriebsdienst, 22 Jahre kalt, seit 23 Jahren betriebsfähige Museumslok

am 1. Juni, welcher daher im aktuellen Jahr 2011 inoffiziell als genauer Tag des Jubiläums beziffert werden darf. Gefeiert respektive gefahren wird freilich über das gesamte Jubiläumsjahr: Allein auf der Lokalbahn zwischen Amstetten und Gerstetten rollt die Jubilarin mehrfach; die genauen Termine finden sich auf Seite 29.

Jenes nette VI c-Team, das die 90 km/h schnelle Tenderlok fit hält, scheut hierfür weder Zeitaufwand noch Strapazen, denn Herzblut zählt gleichwohl zur idealistischen Rezeptur dieser freundschaftlich verbundenen Enthusiasten, deren Leidenschaft sogar Generationen überbrückt: Die Altersspanne reicht von 20 bis 71 Jahren! Gefeiert wird 2011 übrigens nicht nur das Lok-Jubiläum, sondern auch Hans-Karl Kunhäusers Silberhochzeit. Der MODELLEISENBAHNER gratuliert somit gleich im doppelten Sinne – und wünscht weiterhin gute Fahrt wie harmonische Jahre! *Michael Robert Gauß*



Foto: Hans-Karl Kunhäuser

Start ins zweite Leben: Die betriebsfähige Museumslok 75 1118 wird am 17. Juni 1988 in Ettlingen Stadt erstmals präsentiert.



Foto: Thomas Kunhäuser

Foto-Güterzug: Mit Staubgutwagen rollt 75 1118 am 11. September 2010 bei Gerstetten daher.



Foto: Werner Bischoff

Sehr ähnlich geschmückt stand die Lok schon im Mai 1966 im Karlsruher Hauptbahnhof. Ihre offizielle Abschiedsfahrt ging nach Schönmünzach, ausgemustert wurde sie dann erst im Folgejahr.

www.gleisnost.de

Das Bahnreisebüro

Wer international mit dem Zug unterwegs ist, findet auf dieser Homepage viele nützliche Informationen.

Sommer ist Urlaubszeit. Während die Mehrheit der Urlauber das Flugzeug oder das Auto zur Reise an den Urlaubsort bevorzugt, und in vielen Reisebüros gut bedient wird, sind die Bahnreisenden oftmals auf DB-Reisezentren, das Internet oder wenige spezialisierte Reisebüros angewiesen. So gestaltet sich schon ein normaler Fahrkartenkauf für eine einfache Bahnreise innerhalb der Europäischen Union, wie zum Beispiel in unser Nachbarland Frankreich, zum Problem. Wer gar noch weiter mit dem Zug fahren möchte, überfordert oftmals die Mitarbeiter der Verkaufsstellen, da internationale Fernstrecken heute nur noch selten mit dem Zug zurückgelegt werden. Im Freiburger Reisebüro Gleisnost ist man hingegen genau darauf spezialisiert. Wer international mit dem Zug verreisen möchte, findet hier viele nützliche Informationen.

www.uef-dampf.de

Nostalgie im Südwesten

Seit über 30 Jahren dampft es in Baden-Württemberg unter Flagge der UEF.

Auf den Seiten 28 bis 30 in diesem Heft stellen wir die Dampflok 75 1118 vor. Diese Maschine, die sich im Eigentum der Technischen Hochschule Karlsruhe befindet, wird seit vielen Jahren von den Ulmer Eisenbahnfreunden e.V. betriebsfähig erhalten. Ihre Stammstrecke ist die Lokalbahn Amstetten – Gerstetten auf der Schwäbischen Alb. Aber der Verein, der seit ein paar Jahren in direkte und indirekte Sektionen gegliedert ist, hat noch weitere Dampfloks in Betrieb und einiges zu bieten. Auf der Homepage, die von Webmaster Daniel Saarbourg betreut wird, findet man alles Wissenswerte rund um die UEF. Vom Fahrtag auf den Stammstrecken über Sonderfahrten auf dem Netz der DB AG bis hin zu Beschreibungen und Daten der Fahrzeuge und zur Geschichte des Vereins, der 2011 30 Jahre alt wird, ist hier alles zu finden. Auch die Dampfeisenbahn, eine frühere Zeitschrift des Vereins, kann als PDF-Datei heruntergeladen werden. Kontaktdaten runden die informative Homepage ab.

www.mitropafreunde.de



Speisen auf Reisen

Die Freunde der Mitropa halten die Erinnerung an Speisewagen wach.

Nachdem sich die Deutsche Bahn AG in den letzten Jahren mehr und mehr vom Speisewagen verabschiedet hat und mit wenigen Ausnahmen nur noch Bordbistros in ihren Zügen betreibt, ist das Interesse an der Kultur der Speisewagen gestiegen. Auf der Homepage der Freunde der Mitropa findet man umfassende Informationen über die Geschichte der Mitropa, über den Verein und seine Aktivitäten. Anliegen der Freunde der Mitropa ist es, die Geschichte der Mitropa zu bewahren und wichtige Dokumente und Utensilien wie Geschirr, Bestecke, Dienst- und Arbeitskleidung und vieles mehr zu erhalten. Sie werden bei den unterschiedlichsten Veranstaltungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Interessierte haben zudem auf der Homepage die Möglichkeit, den einen oder anderen Gegenstand zu erwerben. Auch die Schriftenreihe des Vereins ist hier erhältlich. Natürich fehlen bei dieser Webpräsenz auch die Kontaktdaten zu den Vorständen des Vereins nicht. Ebenso hilfreich ist die Linksammlung zu anderen Webseiten, die allesamt einen Bezug zur Mitropa haben.

www.modellbaujuergensen.de

Für Trambahnfreunde

Die Straßenbahn aus Ybbs in H0e und andere 0e-Modelle von Horst Jürgensen.

Seit 1986 baut und vertreibt Horst Jürgensen H0-Fertigmodelle der Ybbser Straßenbahn in der Auflage von Kleinstserien im Maßstab 1:87, entsprechend mit Neun-mm-Spurweite. Ybbs an der Donau liegt in Österreich, auf dem halbem Weg zwischen Linz im Westen und St. Pölten im Osten. Die Ybbser Stadtväter entschieden sich anno 1907 für die Errichtung einer elektrisch betriebenen schmalspurigen Kleinbahn mit der Spurweite von 760 Millimetern, um ihrer Stadt mit der knapp drei Kilometer langen Bahnstrecke den Anschluss an die Staatsbahn in Kemmelbach zu geben. Mit zwei Fahrzeugen rollte der Verkehr bis 1953, dann war das Ende des Straßenbahnbetriebs gekommen.

Auf seiner Homepage stellt Jürgensen zwei Anlagen vor. Als 0e-Anlage entsteht ein Modell des Bahnhofs Badenweiler, der im Original zwischen Basel und Freiburg liegt. Der Besucher kann von dieser Anlage zahlreiche Bilder betrachten und bekommt alle relevanten Informationen dazu zu lesen. Auch das Vorbild wird kurz vorgestellt. Eine zweite Anlage ist die H0e-Anlage in Kombination mit Motiven der Ybbser Straßenbahn und einer dampf- und dieselbetriebenen Schmalspurbahn auf Neun-mm-Spurweite, die sich noch im Aufbau befindet. Auch für diese Anlage gibt es einige Bilder zum Betrachten sowie Informationen zu den jeweils gezeigten Motiven der Anlage. Für Straßenbahn- und Schmalspurfreunde lohnt sich ein Besuch auf dieser Homepage.


Eine schöne Bescherung fotografierte Ralf Göhl im Januar 1977 mit seiner Halbformat-Penti, nachdem sich bei der Ausfahrt aus Neustadt/Orla der Treibzapfen der 01 0519-7 verabschiedet hatte.

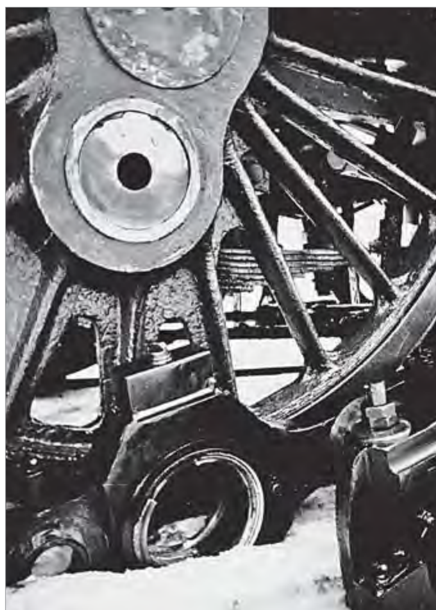
Viele Loknummern haben sich im Laufe eines Lokführerlebens eingebrannt, weil sie in guter oder schlechter Erinnerung blieben. Von einer Lokomotive, bei der es ihm einmal kalt den Rücken herunter lief, möchte Ralf Göhl auf diesen Seiten berichten.

Durch Mark und Bein

Ich erinnere mich noch sehr gut an den 17. Januar 1977, einen Montag. Unser bestes Stück, die Planlok 01 0522-1, war wohl zum Auswaschen und anlässlich einiger Reparaturen länger im Schuppen stehen geblieben. Mein Kollege Karli und ich absolvierten daher seit dem 6. Januar unsere Plantouren mit der 01 0519-7. Wie das Leben so spielt, gibt es sie auch heute noch. Schon einmal, 1964, war die Maschine als erste 01.5 mit Ölfeuerung aufgefallen.

Am Sonntag hatten wir ohne irgendwelche Auffälligkeiten den weltbekannten D 504 über Merseburg nach Leipzig gebracht. Mit E 805 kamen wir dann planmäßig zurück in den Heimatbahnhof Saalfeld, wo wir erfreulicherweise gleich in Gleis 7 am dort nicht zu übersehenden Wasserkran abgelöst wurden. Die folgende Nacht verbrachten unsere Kollegen zunächst vor leichteren Güterzügen rund um dem Kirchturm. Den Abschluss bildete dann ein Personenzugpaar nach Pößneck und wieder zurück nach Saalfeld. Derselbe Train verwandelte sich nun mir nichts, dir nichts zum E 800. Alles musste dann zwischen Ankunft und Abfahrt flott abgewickelt werden.

Für das Ablösen am Bahnsteig standen nicht einmal 30 Minuten zur Verfügung. Etwas zu früh an Ort und Stelle, kamen wir mächtig ins Frösteln. Die Wattejacke hing aus Bequemlichkeit noch im Spind. Filzstiefel waren auf den Ölern auch kaum noch in. Karli und ich enterten eilig den warmen Führerstand. Meine Seite war an jenem Tag die mit etwas eingeschränkter Verantwortung, also die linke. Ich war für die Dampferzeugung zuständig und für die Bedienung der Dampfheizung, war aber auch Kleinreglerölschieber-Bediener und Schiermaxe – Heizer ohne Schaufel sozusagen. Karli, der ältere von uns und ebenfalls Lokführer aus Pößneck, übernahm die Verantwortung auf der Lokführerseite. Unsere Dienstübergabe beschränkte sich auf die sehr kurze Fahrt vom Zug durch den Bahnhof bis in Höhe der Drehscheibe. Dort verließen uns die müden Kollegen der Nachtschicht nach zwölf Stunden Dienst. Auf die plärrende Lautsprecherdurchsage des Fahrdienstleiters vom Stellwerk B1 und einen Achtungspfiff ging es zurück in das Gleis 5 an unseren E 800. Der umgetaufte Zug war noch gut warm und auf der Lok war trotz spürbarer Kälte draußen alles im grünen Bereich. Kein Manometer, das da dumm dreinschaute und die Mischvorwärmerpumpe hörbar bei jedem Hub. Unsere Heizung allerdings schien auch den Bahnsteig mitheizen zu wollen. Eine Dichtung zwischen


Den Treibzapfen hatte es einfach abgeschert. Ein alter Bruch wurde daraufhin sichtbar.



Noch recht benommen steht Lokführer Ralf Göhl vor seiner beschädigten Lok, auf der er an jenem Tag als Heizer fuhr.

zweitem und drittem Wagen hatte ihren Dienst quittiert. Der Kollege Wagenmeister verschaffte noch eilig Abhilfe. „Ab geht's!" rief Karli in den Führerstand und nach einem Pfiff setzte sich unsere Lok laut zischend samt Zug in Bewegung. Um den Kessel über die bevorstehende Rampe nach Unterwellenborn bei Laune zu halten, erhöhte ich den Brennerdampfdruck auf zehn Bar. Angenehm normal verlief die Fahrt in den nur langsam heller werdenden Wintertag hinein. Nach zehn Kilometern war ab Könitz Entspannung für Lok und Heizer angesagt.

Auf einen Halt in unserer Heimat Pößneck folgte ein weiterer in Neustadt/Orla. Als die Abfahrt bevorstand, konnten wir nicht ahnen, dass unser bis dahin sehr gut verlaufener Arbeitstag in wenigen Augenblicken aus den Fugen gerissen werden sollte. Achtungspfiff, nun aber los! Den Regler mit Fingerspitzengefühl auf, zu, wieder auf. Die Räder fingen sachte und ohne Schleudern an, sich zu drehen. Drei Schläge abwartend, da mein Bläser geschlossen war, begann ich, die beiden Brenner wieder zu öffnen und den Ölschieber entsprechend der abverlangten Leistung anzupassen. Immer lauter und schneller werdend beschleunigte unser Zug, nahm Fahrt auf. Die Steuerung lag bei voll geöffnetem Regler noch auf 55 Prozent, was uns mittlerweile etwa 35 bis 40 km/h bescherte. Nach etwa 400 Metern im Normalbereich fahrend, geschah das, was einem das Blut zum Stocken hätte bringen können. Im Bruchteil einer Sekunde spielte sich Unfassbares ab: Es gab einen mächtigen Krach, unmöglich, ihn in Worte zu fassen. Die ganze Maschine erschütterte im Lärm sich verbiegenden, berstenden Metalls, als wollte die Lok rechtsseitig alles abwerfen. Beinahe unbewusst zog Karli sofort den Hebel des Reglers zu und gleichzeitig den des Führerbremsventils in die Schnellbremsstellung. Deren Wirkung stellte sich unverzüglich ein und brachte die ganze unglückliche

Fotos: Ralf Göhl

01 0519-7 wurde wieder repariert und war schon bald wieder im Zugdienst anzutreffen. Das Foto zeigt sie drei Jahre später mit dem Personenzug P 8015 bei der Ausfahrt aus Pößneck ob. Bf.

Fuhre zum Glück alsbald zum Stillstand. Kurzzeitig herrschte eine beklemmende Stille im Führerstand, denn in all dem vorerst unerklärlichen Geschehen handelte mehr der Instinkt als der Verstand und stellte Ölzufuhr und Brennerdampf ab. Einen Moment später schlug Karlis Klapptür laut an, als er vom Führerstand eilte. Wir ließen uns mehr herabfallen, als dass wir abstiegen, um mit einem flauen Gefühl im Magen nachzusehen, was uns so brutal aus dem Rennen geworfen hatte. Was wir vorfanden, übertraf bei weitem alles Erwartete. Wir waren zur Bewegungsunfähigkeit verdammt und standen zu allem Überfluss ausgerechnet auf der letzten Weiche in Richtung Triptis.

Jeglicher Zugverkehr auf der Strecke war somit blockiert. Der rechte Treibzapfen war einfach weggerissen worden. Die Stelle zeigte einen alten Bruch durch fast drei Viertel des Zapfens. Folglich hatte unsere Dame ihre Treib- und Kuppelstangen abgeworfen.

Bremszettel

für Zug: E 800 am 25.06. 1980
ab Bahnhof Saalfeld (Saale) Mbr: 101
Zugstärke:¹) 52 x/ x/ m, davon handgebremst: — t
Wagenzuggewicht: 451 t, davon handgebremst: — t
Reisegewicht: / t
Lokomotivgewicht: 171 t
Gesamtzuggewicht: 622 t
Bremsart: I Bremsstellung: P (nur bei Zügen der Bremsart I)
Bremsgewicht d. Wagenzuges: 466 t, dav. handgebremst: — t
Bremsgewicht d. Lokomotive: 192 t
Gesamtbremsgewicht: 658 t, dav. handgebremst: — t
Zahl der eingeschalteten²) a) einlösigen Bremsen: /
b) mehrlösigen Bremsen: 13 (—)
Zahl der bedienten Handbremsen: —
Vorhand. Bremshundertstel: 105 / Mangel an Bremshundertst.: —
Wegen fehl. Bremshundertstel Höchstgeschwindigkeiten herabsetzen
von ___ bis ___ auf ___ km/h
von ___ bis ___ auf ___ km/h
von ___ bis ___ auf ___ km/h
Bemerkungen:³) Zugführer am Schluß des Zuges

¹) bis ³) siehe Rückseite (Zf/Zfe)
Best.-Nr. 408 20 Drucksachenverlag der DR Bremszettel
30,0 Bk je 100 Bl Ag 312/78 II./78 III/18/37 4561 O

Auch am 25. Juni 1980 hatte Lokführer Göhl wieder den E 800 in seinen Händen. Das Gesamtzuggewicht betrug 622 Tonnen.

Auch waren die Schieberschub- und Schwingstangen völlig verbogen. Über unser Pech zwischenzeitlich alarmiert, schickte das Heimat-Bw Saalfeld sofort den Hilfszug. Für uns waren nun etliche Vorarbeiten in Angriff zu nehmen, so der Abbau der schweren, herunterhängenden Stangen sowie das Trennen der Treibstange vom Kreuzkopf, was nicht gerade einfach vonstatten ging. Die Gewalt des Abrisses schien sich bis nach vorn fortgesetzt und zum Verklemmen geführt zu haben. Die winterliche Kälte, die uns umgab, spürten wir jedenfalls bald nicht mehr. Die Fahrgäste im Zug mussten ebenfalls nicht frieren, denn das Manometer der Heizung im Führerstand zeigte weiterhin stolze vier Bar. Nach etwa 75 Minuten tauchte immerhin der helfende Zug aus Saalfeld auf, im Schlepp eine 01.5. Fest hatten wir bis dahin noch geglaubt, dass uns das Malheur einen frühen Feierabend bescheren würde. Ohne dass jemand vielleicht nach unserem Befinden gefragt hätte, drückte man uns mit dem Auftrag, die Leistung planmäßig auszufahren, die Ersatzlok 01 0520-5 in die Hand.

Dank unserer guten Vorarbeit war die 01 0519-7 bereits rollfähig. Die Hilfszuglok zog den Zug soweit zurück, bis die besagte Weiche frei war. Wir hatten uns inzwischen auf der 520 häuslich niedergelassen und sollten darauf die schadhafte 519 vom E 800 auf den Hilfszug umsetzen. Als endlich alles erledigt war, ging es arg verspätet, aber zügig weiter in Richtung Leipzig. Vielen Eisenbahnern und Dienststellen unterwegs muss man ein Lob zugestehen, denn sie gaben ihr Bestes, um dem verspäteten Zug Vorrang zu geben. So viele K- und L-Scheiben hatten wir lange nicht mehr gesehen. Aber Karli fuhr ohnehin so schnell, wie es die Strecke hergab. Gut, man möge es verzeihen, aber manchmal wurde eben auch ein wenig spitz, also schneller als erlaubt, gefahren.

Eine Ersatzlok ließ nicht lange auf sich warten

Als die Fuhre wieder normal dahineilte, schossen mir plötzlich solche Gedanken durch den Kopf: „Was wäre gewesen, wenn...?". Sie trieben mir den Schweiß auf die Stirn. Man stelle sich vor, das wäre bei viel höherer Geschwindigkeit geschehen! Oder in den Weichenstraßen von Leipzig, wo die Lok höherer Beanspruchung ausgesetzt war. Oder die heikle Stelle der Hunder-Weiche in Leipzig-Leutzsch, wo die Fliehkraft jeden ahnungslosen Heizer auf die Führerseite warf...

Die Rückfahrt verlief zwar problemlos, doch uns beiden war immer noch ein wenig flau in der Magengegend. Glücklicherweise schlossen sich an diese Schicht zufällig zweieinhalb Ruhetage an. Erst am Donnerstag, 20. Januar 1977, um 19 Uhr, meldeten wir uns mit leicht beklemmendem Gefühl zu neuen Taten beim Lokleiter zurück. Einen Lottogewinn hielt dieser freilich nicht für uns bereit, dafür aber immerhin eine erfreuliche Überraschung. Schob er doch mit einem besonderen Lächeln die Lokschlüssel unserer Planlok 01 0522-1 unter dem Meldefenster der Reservestube hindurch. *Ralf Göhl*

[illegible]
E 800 (20,1) Saalfeld (Saale)—Leipzig Hbf 450 t
Hg max 100 km/h
Tfz 01
Mbr 101

1	2	3	402 4	402 5	800 4	800 5
165,0	40	Probstzella	12^{31}	13^{09}		
		164,0				
	80	161,9				
161,0	75	Bk Marktgölitz Hp	—	—		
		160,0				
155,8	80	Unterloquitz	—	18		
153,1		Hockeroda	—	22		
	70	151,9				
149,9	80	Kaulsdorf (Saale)	—	25		
145,8		Bk Breternitz Hp	—	—		
		145,5				
	60	144,0				
141,7	80	Saalfeld (S) Stw W3	—	—		
		141,1				
	40	140,3				
140,0	70	Saalfeld (Saale)	13^{36}	40	—	6^{59}
	60	139,5				
	90	135,1				
	75	134,9				
134,5	90	Unterwellenborn	—	48	—	7^{06}
		131,2				
130,6	80	Könitz (Thür)	—	13^{53}	—	7^{11}

1	2	3	nach 402 4	nach 402 5	nach 800 4	nach 800 5
130,6	80	Könitz (Thür)	—	13^{53}	—	7^{11}
		129,9				
126,2	90	Krölpa-Ranis	—	57	—	14
122,5		Pößneck ob Bf	14^{00}	14^{01}	7^{18}	19
		122,3				
	80	120,5				
117,6	90	Oppurg	—	06	—	23
		116,9				
	60	115,4				
	90	112,8				
	80	112,5				
112,2	70	Bk Neunhofen Hp	—	—	—	—
	90	109,1				
108,9	50	Neustadt (Orla)	16	17	33	34
		108,0				
	90	106,0				
	60	105,7				
104,4	90	Bk Traun Hp	—	—	—	—
		103,7				
	40	103,3				
	90	101,0				
100,5	65	Triptis	14^{31}	14^{32}	7^{48}	7^{48}

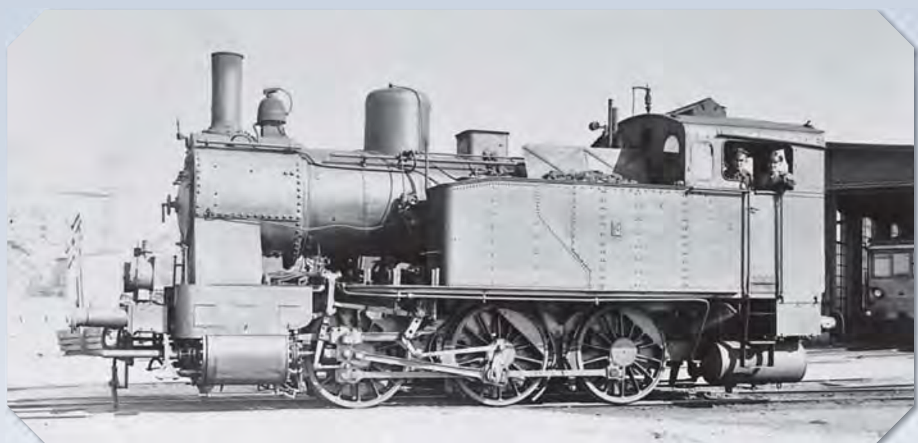
Die Buchfahrplanseiten für den E 800 aus dem Jahr 1980: Planmäßige Abfahrt aus Neustadt/Orla war 7.34 Uhr.

Als Innovation gebaut, im harten Stadtbahndienst geschmäht, im Verschub bewährt: Die Karriere der preußischen T8 war äußerst wechselhaft.

Totgesagte leben länger



Wie diese unbekannte T 8 wurden in den 1920er-Jahren alle Maschinen der Baureihe abgestellt und verschrottet oder in wenigen Fällen an verschiedene Privatbahnen weiterverkauft.



Fotos (2): Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Die MFWE-Lok 3 kam weit herum: Bis 1923 K.P.E.V., dann zur DRG als 89 039, zwei Jahre Schrottplatz, 1930 zur MFWE, 1941 erneut DRG, schließlich 1946 zur WLE, 1953 zur Lokfabrik Hattingen.

Der preußische Lokomotivbeschaffungs-Dezernent Robert Garbe wollte eine Universallokomotive zum Ersatz der in die Jahre gekommenen T 3 schaffen, als er 1904 mit der Einführung höherer Geschwindigkeiten und Achslasten für Nebenbahnen von den Fabrikanten erstmals Entwürfe einer Tenderlokomotive mit Überhitzer verlangte. Er beabsichtigte, das Heißdampfprinzip gattungsübergreifend durchzusetzen. Für das geplante Einsatzprofil sollte die Lok ein Dienstgewicht von 42 Tonnen nicht überschreiten, gleichzeitig aber auch stadtbahntauglich sein, also schnell beschleunigen und bis zu 60 km/h fahren können. Die Konstrukteure waren zu Kompromissen gezwungen. Durch die Verminderung der Materialstärken wichtiger Baugruppen einschließlich Kessel und Rahmen wollte man Gewicht sparen, doch die fertigen Maschinen überschritten die gewünschte Achsfahrmasse von 14 Tonnen letztlich doch um jeweils 1,5 Tonnen. Wie bei Garbe üblich, sollten sie robust, wartungsfreundlich und langlebig sein. Eine Schönheit zu sein, wurde der gedrungenen T 8, als welche die neue Lokomotivgattung bei der K.P.E.V. eingereiht wurde, von jeher abgesprochen. Der Liebhaber kompakter, bulliger Maschinen findet jedoch durchaus großen Gefallen an ihrem Äußeren. Man hatte eben eine Rangierlok gebaut, eine Maschine für den harten Streckendienst keinesfalls. Dass sie gerade im anspruchsvollen Pendelverkehr mit immer wieder voll ausgefahrener Geschwindigkeit unbeliebt war, lag schlicht und ergreifend daran, dass sie dafür völlig ungeeignet war. Fast alle anderen C-Kuppler fuhren nicht schneller als 45 km/h - einschließlich der moderneren, späteren Einheitsloks der Reihen 80 und 89.0! Man hatte eben einfach einen leistungsfähigen Kessel auf ein robustes Fahrwerk gesetzt, wollte mehr Zugkraft und höhere Geschwindigkeit im Personen- und Güterverkehr, doch gingen diese Wünsche nicht mit den geringen Vorräten, der umständlichen Feuerführung und dem unruhigen Fahrverhalten oberhalb 40 km/h einher, welches der T 8 beim Personal schnell den unrühmlichen Namen „Knochenschüttler" einbrachte, woran auch ein im letzten Baujahr um 200 Millimeter verlängerter Radstand nichts mehr zu ändern vermochte. Modern war allenfalls der Kessel, der Rest althergebracht. Doch warum rollte diese „Fehlkonstruktion", so Gehard Moll, erst 1966 aufs Abstellgleis?

Zwar zeigte die konsequente Einführung des Heißdampfes zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch bei der kleinen T 8 sofort die leistungsmäßige und wirtschaftliche Überlegenheit gegenüber herkömmlichen Nassdampflokomotiven. Vergleichsfahrten mit der T 11 entschied die T 8 hinsichtlich schneller Beschleunigung, hohen Anhänge-

Einen der interessantesten und letzten Einsätze absolvierte die Museumslok 89 1004 während des Plandampfs „Goldene Aue" am 21. September 1997 vor Fotogüterzügen zwischen Röblingen und Nebra.



Foto: Tino Eisenkolb



Foto: Olaf Haensch

1992 war 89 1004 in Lutherstadt Wittenberg neben einem preußischen Wasserkran ausgestellt.

lasten und kürzeren Fahrzeiten für sich. Doch im acht Jahre währenden Berliner Stadtbahnverkehr überwogen die Nachteile beispielsweise einer hohen Gleisbeanspruchung, geringer Vorräte, mühsamer Feuerführung durch die links vom Kessel untergebrachten Kohlen oder mangelnden Komforts für die Fahrgäste durch sich übertragende Zuck- und Schlingerbewegungen der laufachslosen Lokomotive. All die schlechten Eigenschaften wurden jedoch

Die T 8 war keine Lok für höhere Geschwindigkeiten

bei anderen C-Kupplern kaum erwähnt. Wäre die T 8 von Anfang an für den mittleren Verschiebe- und Nebenbahndienst deklariert und auf 45 km/h beschränkt worden, wäre ihr ein so schlechter Ruf sicher erspart geblieben. In diesen Diensten war die Lok durchaus beliebt. Buchmäßig hatte die DRG noch für 78 Exemplare die neuen Nummern 89 001 bis 078 eingeführt, doch durch die fortlaufende Ausmusterung bekamen nur noch 37 Stück die neuen Nummern. Bis 1930 standen auch diese auf dem Schrottplatz. Fast wäre die Geschichte der preußischen T 8 damit zu Ende gegangen, wären nicht sieben Stück von privaten Gesellschaften angekauft worden: 89 001 und 039 übernahm die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn (MFWE) von einem Berliner Schrotthändler, 89 006 und 065 kamen zur Braunschweigischen Landeseisenbahn (BLE), später zur Münchner Lokalbahn AG (LAG), 89 011 zur Butzbach-Licher-Eisenbahn, später zur Brandenburgischen Städtebahn, 89 071 zur Kreisbahn Schönermark-Damme. Das Interesse der Privatbahnen an der T 8 ist durchaus verständlich, denn die Auswahl an robusten, dreifach gekuppelten Heißdampftenderlokomotiven blieb in Deutschland bis zum Traktionswechsel übersichtlich.



Foto: Gerd Schlage

Die Reste der Werk- und Heizlok des VEB Betonleichtbaukombinat Hennersdorf, vormals 89 6576, aufgenommen am 20. Februar 1982.

Alle genannten Maschinen sowie 89 066 überlebten den Zweiten Weltkrieg. Doch nicht nur das: Zwei von Ihnen kamen 1938 gar wieder zurück zur DRG, als diese die Münchner Lokalbahn AG übernahm und deren ehemalige BLE-Loks als 89 1001 und 1002 einreihte. Die ursprüngliche Baureihenbezeichnung 89.0 war inzwischen an die neuen Einheitsloks in Zweitbesetzung vergeben worden. Noch bevor 1942 die beiden MFWE-T 8 als 89 1003 und 1004 zur DRG kamen, waren 89 1001 und 1002 allerdings an die Hoesch-Werke abgegeben worden, wo man sie bald nach dem Krieg ausmusterte. 89 1003 erwarb 1946 die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE), welche die Lok bis 1953 einsetzte. Als 1949 alle Privatbahnen auf dem Gebiet der DDR, so auch die Brandenburgische Städtebahn und die Kreisbahn Schönermark-Damme unter die Verwaltung der DR gestellt wurden, fanden sich die ehemaligen 89 011 und

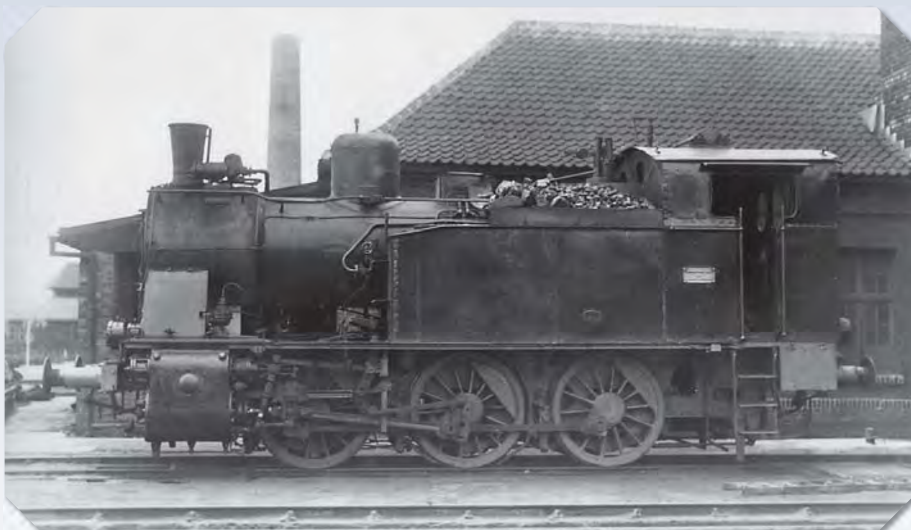


Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

89 066 etwa 1957 als Werklok des Bundesbahn-AW Speldorf: Nach dessen Schließung war sie noch im AW Schwerte eingesetzt und wurde 1964 verschrottet.


Anfang 1997 erhielt die Traditionslok einen schwarzen Anstrich. Am 27. Juli 1997 war sie in Belzig.

60 Jahre Plandienst liegen hinter 89 1004

071 in deren Bestand wieder, die als ehemalige Private nun die Nummern 89 6476 und 6576 erhielten. Letztere wurde 1958 als Heizlok verkauft. 89 6476 ging 1966, ein Jahr nach ihrer Ausmusterung, zur Verschrottung in die Tschechoslowakei.

Auch die erstgebaute der 100 Stück umfassenden Baureihe, 89 1004, kam zur DR. Als sie sechs Jahrzehnte (!) nach ihrer Auslieferung als letzte noch im täglichen Einsatz stehende T 8 den Dienst quittierte und am 7. September 1966 ausgemustert wurde, kam sie auf die Erhaltungsliste der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft. Sie wurde zunächst im Bw Halle G untergebracht. Als die „Freunde der Eisenbahn" Dessau 1982 gemeinsam mit der Rbd Halle und dem Raw Dessau einen touristischen Dampfreiseverkehr von Dessau nach Wörlitz anstrebten, entsannen sie sich der Tenderlokomotive. Es gelang, 89 1004 im Raw Meiningen betriebsfähig aufarbeiten zu lassen. Die Hauptuntersuchung in der Schadgruppe L 7 war aufgrund des schlechten Kesselzustands aufwendig. Man gab der Lok einen preußisch dunkelgrünen und rotbraunen Anstrich und setzte sie anschließend nach Merseburg um. 1990 strich man sie in kräftigem Grün und Rot, gab ihr nun aber Messingschilder als „7001 Berlin". Nach einer Hauptuntersuchung im Jahr 1993 bedeckte schließlich eine giftgrüne Farbverirrung mit roten Zierlinien ihre historischen Bleche, bevor sie Anfang 1997 das authentische schwarz-rote Kleid der 1960er-Jahre zurückbekam. Am 30. November 1997 lief die Kesselfrist ab. Das Fahrzeug ist gut konserviert, bestens gepflegt und seither in der Außenstelle des DB-Museums in Halle/Saale untergebracht. Als erste und kleinste preußische Lokgattung mit konstruktiv berücksichtigtem Rauchrohrüberhitzer hat die einzige erhaltene T 8 historischen Wert. In Halle überlegt man sogar, sie irgendwann wieder in Betrieb zu nehmen. Doch wie schon vor einem Jahrhundert lässt sich ein geeignetes Einsatzprofil nur schwer finden. Einzig ein touristischer Pendelbetrieb auf kurzen Nebenbahnen, zum Beispiel von Dessau nach Wörlitz, erscheint sinnvoll. Vielleicht kann Sachsen-Anhalt nach 95 027 erneut politische Stärke beweisen und mit einer Dampfanbindung von Dessau aus einen touristischen Mehrwert für das Unesco-Weltkulturerbe „Dessau-Wörlitzer Gartenreich" schaffen? Das hätte dem Herzog von Anhalt-Dessau und Erbauer des berühmten Wörlitzer Parks, Leopold III. Friedrich Franz, gewiss zu imponieren vermocht. *oh*



Axel Mehnert fotografierte 89 1004 am 19. April 1986 in Oranienbaum, einem Unterwegshalt zwischen Dessau und Wörlitz.


Selten, aber schön waren vereinzelte Fotozugeinsätze der T 8, so am 20. Mai 1995 zwischen Bitterfeld und Stumsdorf bei Sandersdorf.

Fotos (3): Axel Mehnert

Schmalspurromantik in Polen

Jerzy Pawlowsky: Koleje Waskotorowe na Palukach/Kreisbahn Znin. Kolpress, Poznan/ Posen. ISBN 978-83-920784-3-2, 152 Seiten, über 200 Abbildungen, Pläne, Dokumente. Preis: 59,00 Zloty (ca. 15 Euro).



■ Die zu preußischer Zeit gebaute Kreisbahn Znin wird sicher auch so mancher deutsche Schmalspurfan in Betrieb kennengelernt haben. Auf dieser romantischen 600-mm-Schmalspurbahn wurde bis in die 1990er-Jahre noch planmäßiger Güterverkehr abgewickelt. Und seit 1973 gab es planmäßigen Touristikverkehr - meist mit urigen Dampflokomotiven deutscher und polnischer Herkunft. Der ehemaligen Zniner Kreisbahn hat der rührige Posener Verlag Kolpress nun ein würdiges Denkmal gesetzt. Zwar in polnischer Sprache verfasst, bietet das Buch auch für den Sprachunkundigen viele Raritäten und Informationen in Form von Fotos, Dokumenten und Gleisplänen. Auch die zahlreichen Tabellen sind leicht verständlich, zumal am Schluss des Buches die wichtigsten Begriffe übersetzt werden. Die Bild- und Druckqualität ist durchweg gut, der Preis von umgerechnet rund 15 Euro (+ Versandkosten) moderat. Das Buch kann direkt unter www.kolpress.pl bestellt werden . *ws*

● ***Fazit: Nostalgische literarische Schmalspur-Reise***

Rund um den bayerischen Rigi

Peter Rasch: Die Nebenbahnen zwischen Lech, Ammersee und Wertach. EOS-Verlag, St. Ottilien 2011. ISBN 978-3-8306-7455-9, 384 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbabbildungen, Pläne, Dokumente; Preis: 39,95 Euro.



■ Der Hohe Peißenberg, ein Überbleibsel des alpinen Faltenwurfs, ist ein beliebtes Ausflugsziel in der bayerischen Voralpenlandschaft. Wegen seiner Aussicht bezeichnen ihn manche auch als bayerischen Rigi. Er ist auch gut mit dem Zug zu erreichen. Den Strecken, die zum Peißenberg führen oder führten, ist dieses ausführliche Buch von Peter Rasch gewidmet: Ammersee-, Pfaffenwinkel-, Fuchstal- und Lechfeldbahn sowie dem Schongauer Bähnl nach Kaufbeuren. Mit großer Akribie trug der Autor Bilder und Pläne zusammen, arbeitete sich in die Eisenbahngeschichte der Region ein und befragte Zeitzeugen. Lobenswert sind das Quellenverzeichnis sowie das Stichwortregister. *al*

● ***Fazit: Gelungene Fleißarbeit***



Außerdem erschienen

Klassiker-Reprint

Karl-Ernst Maedel: Dampf überm Schienenstrang (Reprint der Originalausgabe). Heel-Verlag, Königswinter 2011. ISBN 978-3-86852-385-0, 160 Seiten, 120 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 19,95.

Die Gelegenheit für alle, die das längst vergriffene Originalbuch des Dampfbahn-Enthusiasten nicht besitzen.

• **Empfehlenswerter Erzählband für jedes Alter**

Ober- und Unterbaubetrachtungen

Horst Meier: Gleise und Weichen, 2. MIBA-Verlag/VGB, Fürstenfeldbruck 2011. ISBN 978-3-89610-279-9, 80 Seiten, 2 Sw-, 240 Farbabbildungen; Preis: Euro 10,00.

In der MIBA-Reihe Modellbahn-Praxis knüpft der bekannte Modellbau-Autor an seinen ersten Band zum Thema an und befasst sich unter anderen mit den großen Spuren.

• **Tipps von der Antriebsmontage bis zum Selbstbaugleis**

Watt-Transporte

Hanne-Ruth Rüsen, Johann Petersen: Halligbahn. Herdam-Fotoverlag, Quedlinburg-Gernrode 2011. ISBN 978-3-933178-25-1, 72 S., 206 Abb.; Preis: 24,80 Euro.



■ Die etwas andere Feldbahn, genaugenommen die nordfriesische Wattbahn, die Oland und Langeneß mit Dagebüll auf dem Festland verbindet, stellen Fotografin Rüsen und Original-Olander Petersen in Wort und Bild ausführlich vor. Ohne Fahrplan, aber mit festen Regeln: Die überwiegend motorisierten Loren auf der 900-Millimeter-Spur dienen der Versorgung der Halligbewohner und dem Küstenschutz, nicht aber als Touristikbahn. Der Einsatz wenn schon nicht eines Lektors, so doch wenigstens eines ordentlichen Rechtschreib- und Trennungsprogramms hätte freilich den Wert dieses an sich gut gemachten Buches noch gesteigert. *hc*

● ***Fazit: Einzigartige Dokumentation aus Insulanersicht***

Noch-Hilfe

Noch (Hrsg.): Modelllandschaftsbau heute. Zahlreiche farbige Abbildungen. Erhältlich im Modellbahn-Fachhandel; Preis: 9,99 Euro.



■ Dass ein Landschaftsbau-Heft eines auf dieses Segment spezialisierten Anbieters auch nur dessen Produkte zeigt, ist zu erwarten. Es ist auch in Ordnung, als Zubehörhersteller die korrekte Anwendung der eigenen Produkte zu demonstrieren. Dennoch wirkt das neue Heft der Wangener zu sehr wie ein erweiterter Noch-Katalog. Große Aufmacher-Fotos, die zum Nachbau animieren, sind eine schöne Sache, dabei dürfen aber die Bauschritt-Bilder nicht untergehen. Die Qualität der Aufnahmen ist über jeden Zweifel erhaben. Wer Ideen mit praktischen Tipps sucht, ist bei dieser Broschüre gut aufgehoben. *al*

● ***Fazit: Tipps für Noch-Fans mit guten Fotos***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Über Dinslaken

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Mögliche Alternativroute“, Heft 5/2011

Der Bericht hat mich sehr gefreut. Da ich in unmittelbarer Nähe wohne, habe ich das Geschriebene persönlich miterlebt. Jedoch: „Früher stellte die Bahnstrecke eine zweigleisige Hauptbahnverbindung von Oberhausen nach Wesel dar“, ist nicht richtig. Die Hauptbahnverbindung ging über Dinslaken. Es ist noch hinzuzufügen, dass der legendäre Rheingold seit 1928 von Amsterdam nach Basel und zurück durch Dinslaken brauste. ***Walter Barfurth, 46535 Dinslaken***


Foto: Slg. Barfurth

Der Bahnhof Dinslaken, hier die Straßenseite im Zustand um 1930, wurde 1945 zerbombt und 1956 durch einen Neubau ersetzt.

Rundhäuser

Betrifft: „Leipzig“, Heft 6/2011

Mit großem Interesse habe ich auf den MODELLEISENBAHNER gewartet, um den Artikel über den Bahnhof Leipzig Hauptbahnhof zu lesen. Ich habe auf dem Bahnhof Leipzig Hauptbahnhof gelernt und gearbeitet, zum Schluss als Fahrdienstleiter. Leider ist Ihnen auf Seite 16 bei der Bildunterschrift unter dem oberen Foto ein Fehler unterlaufen. Der Lokschuppen des Bw Leipzig Süd (Lokschuppen IV) und der des Bw Leipzig Nord (Lokschuppen III) sind nicht abgebildet. Richtig wäre gewesen: Die beiden Rundhäuser des Bw Leipzig West im Bahnhof Leipzig Hauptbahnhof. Auf dem Foto befindet sich links Lokschuppen I und auf der rechten Seite Lokschuppen II. Mich hat es gefreut, dass ich auf Seite 23 unten rechts auf dem Foto einen Kollegen sofort erkennen konnte. Dieser ist jetzt Fahrdienstleiter vom Bahnhof Leipzig-Wiederitzsch und Leipzig-Engelsdorf.

Andreas Lehmann, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat natürlich Recht. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen.

Außen hui

Betrifft: „Kontaktfreudig“, Heft 6/2011

Wieder ein Beispiel für ein fahrpraxisuntaugliches Lokmodell: Auch eine 50 muss mal rangieren können! Es ist bei diesen hohen Preisen heutzutage eine Frechheit, wenn der Kunde bei Kontaktproblemen selbst nachbessern soll. Außen hui und innen pfui. In Zukunft soll´s offensichtlich nur noch Vitrinen-Sammler geben!

Werner Vogel, E-Mail

Talent-Fiasko?

Betr.: „Der Schwellenleger“, Heft 6/2011

Es verwundert doch, dass die Bahn nun eine neue Streckendiesellok bestellt hat, die bisher nur auf dem Papier existiert. Dass diese auch gleich vier Motoren besitzen soll, verblüfft um so mehr. Wenn ich mich recht erinnere, wurden doch die 219 und 229 eben wegen zweier Dieselaggregate abgestellt, waren doch zweimotorige Lokomotiven in der Unterhaltung zu aufwendig. Die Baureihe 229 wurde für viel Geld fast neu gebaut, so dass diese sicher noch gut zehn bis 20 Jahre hätte laufen können und müssen, um diese Investition bezahlt zu machen. Die Bahn und die Bahnindustrie sind besser beraten, wieder an Baumustern festzuhalten, um neue Konzepte und Fahrzeuge erst gründlich zu erproben. Bleibt abzuwarten, ob dies nicht auch wieder in einem Fiasko ähnlich Talent 2 endet.

Thomas Postier, E-Mail

Klein-92-Initiative

Betrifft: „Ersatzrahmen für Klein-77“, Heft 6/2011

Mit großem Interesse habe ich die Artikel zur Rettung der von verzogenen Rahmen betroffenen Klein-Modellbahnloks verfolgt (z.B. auch im MEB 3/2010). Hochachtung für die Aktivisten! Ich habe mich mit Herrn Enzersberger in Verbindung gesetzt, um zu erfahren, ob die Möglichkeit besteht, auch für die Klein-92 (pr. T13) einen Messingrahmen zu fertigen, da auch diese Loks von verzogenen Rahmen betroffen sind. Herr Enzersberger sagte, dass es wohl schon überlegt worden sei, aber es müssten genügend Interessenten sein, um eine kostendeckende Fertigung zu ermöglichen (mind. 200 Stück). Somit kann ich nur alle Besitzer der Klein-92 aufrufen, ihre Lok genau zu betrachten und die großartige Chance zu nutzen, dieses gute Lokmodell vor der Schrottkiste zu bewahren. Die Fertigung könnte dann zu vermutlich ähnlichen Konditionen wie der 77-Rahmen erfolgen. Ich würde mich freuen, wenn meine Initiative zu einem Erfolg führte, da auch meine 92 betroffen ist. ***Günther Jahnke, 15537 Erkner***

Donald soll fahren

Betrifft: „Entenschnabel-IC“, Bahnpost, Heft 6/2011

Ulrich Neef aus Plauen hat vollkommen Recht. Diese Züge müssen wieder fahren. Hier ist kein Prestigegedanke (neue Züge) gefragt, sondern die Fahrgäste sind wichtig. Diese bringen das Geld bei guter Vermarktung des Zuges. Sicher, die Aufarbeitung ist erstmal sehr teuer, aber die Züge haben bei guter Pflege auch eine hohe Lebensdauer. Bei den Milliarden-Gewinnen sollte es leicht sein, das zu finanzieren. Eine Kürzung der Vorstandsgehälter auf Spendenbasis (Steuer-Abzug) wäre machbar (10 Prozent). Der Fahrgast wird es zu schätzen wissen. Die Reiseunternehmen TUI, DER, ITS haben bereits in Hamburg Vorgespräche zur Zugvermarktung eingeleitet.

Günter Wilhelm, 97464 Niederwerrn

Altersfrage

Betrifft: „Geschmacksache“, Bahnpost, Heft 6/2011

Ja, hässlich finde ich die „Light-Version“ auch. Vielleicht bleibt das so. Es ist aber zu bedenken, dass viele Neuheiten es bei Eisenbahnfreunden schwer haben, weil sie die geliebten Alten verdrängen. Die Generation 2000 wird ihre Kindheitserinnerungen an die heute modernen Fahrzeuge knüpfen. Ich finde es erfreulich, wenn heute die alten Eisenbahnfreunde von 2050 heranwachsen.

Harald Bettenbrock, 49082 Osnabrück

• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GüterBahnhof

Verkäufe
Dies + Das

www.ewd-digital.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbau peter.com.

Oesling Modellbau
Acryl-Lack
wasserverdünnbar
nach **RAL**-*Farbtönen*
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 58 (Roco)	72,00 €
BR 38	88,00 €	BR 94	66,00 €
BR 52 (Kondens.)	66,00 €	BR 106	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR 110	62,00 €
BR 64/75	72,00 €	BR 118	64,00 €
BR 86	79,00 €	BR 120	65,00 €
BR 95	82,00 €	BN 150	54,00 €
BR 57 (Roco)	83,00 €	VT 137	69,50 €
		SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.

Hobby-Eck
zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

www.finster-trassenmodultechnik.de

10 Stck. Fabrikschilder Gmeinder – Linke Hoffmann Busch Breslau – Henschel + Sohn – MaK – Krauss-Maffei – Wegmann Kassel 1964 – Stahlwerke Brüninghaus € 200,–. Tel.: 05321/25755.

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www. modellbahnschau-odenwald.de.

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

60 JAHRE MONTANUNION
www.joswoodgmbh.de
Fon: 0202/4964790

BESIG
www.besiggmbh.de
Spur 1 – Katalog
Inland € 8,– • Ausland € 19,– Barzahlung
Postfach 551103 • 90218 Nürnberg

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/H0 Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

ACCUCRAFT TRAINS
Sächsische VIK
Limitiertes Live-Steam Modell im Maßstab 1:20.3, 45 mm Spurweite, Gas gefeuert.
Ausstattung: Manometer, Wasserstand, Zylinder mit Flachschieber und Entwässerung. Mindestradius LGB R3 (mit mod. Achsen R2).
Länderbahn und Reichsbahnausführung
Preis 2990,- Euro (3490,- Euro mit RC)
Sofort lieferbar !
Nur auf Bestellung:
VIK: elektrische Version für 2990,- Euro
IIIK: elektrische Version für 2699,- Euro
MBV SCHUG Accucraft Distributor Europe Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel: 06507-802326 www.accucraft.de info@accucraft.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

geschaeft@diba-modellbahnen.de

www.modellbahnladen-online.de NEU + Gebraucht: TT, N, H0, H0m, DDR, Autos..., ANKAUF und VERKAUF, Tel: 0871/8000170.

www.modellbahn-hobbyshop.de

EM, EK ab 1988; DB-Zeitungen; DRG/DB Dienstvorschriften; DR/DB-Kursbücher ab 1990; CD-Kursbuch 95/96; div. Eisenbahnliteratur; DR-Wintermantel, u.v.m. Liste gg. Freiumschlag: Christian Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231 (ab 20 Uhr).

Absolute Rarität weil Unikat! Einzig vollkommen im Originalzustand erhaltenes Lokschild der Unfallok 211 038-5 von 1972 bei Schweinsburg-Culten. Mit Dokumentation und Augenzeugenbericht. Außerdem Bildfahrpläne RBA Karl-Marx-Stadt 1968/1969. Angebot an Fritzsche 0371/518016.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

www.fks-modellbau.de
· Umrüstsätze · Absperrungen · Kanaldeckel · Strukturbleche · Accessoires
FKS Modellbau
Filigranes Modellbauzubehör in Ätztechnik
Gerd Gehrmann
Alex-Devries-Straße 4 • 47589 Uedem
Tel. 028 25 - 100 420 • mail@fks-modellbau.de

www.lok-doc-wevering.de

Abschließbare, staubsichere Wandvitrine für H0-Modelle, H 104, L 162, B 010 cm, Sonderanfertigung, Schreinerarbeit. Tel.: 0173/7789096.

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

MIBA-Hefte Jahrg. 1964: 1–10 + 12–16, Jahrg. 1965: 2.4–16 im Schuber, einzelne Hefte Messeber. 3a/77 2.Teil. Lok-Magazin 1963/64/65/66/67 teil. im Schuber, einzelne Hefte gegen Gebot. Deutscher Reichsbahn-Kalender 1932 € 50,–. Bedienen mech. u. elektromech. Stellwerke Band 2 gegen Gebot. Kursbuch DB, gültig ab 26.09.1993 Teil A u. B gegen Gebot. Flm. DB BR 70 € 70,–; Flm. DR BR 64 € 90,–; Piko DB BR 218204 € 45,–; Piko DB BR 218 244 € 45,–; Piko DR BR 66 € 60,–; Mä. DB BR 50 Kab. Tend. € 100,–; Mä. DB BR 74 60,–; Mä. DB BR E 40 € 40,–; Lili. Akku-Triebwagen KPEV Ep. I € 150,–; Lima DR BR V 188 mit Geschütz € 110,–. Tel.: 02351/14827.

www.Feines-in-TT.de

www.jano-modellbau.de

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
Neue Anschrift: 58675 Hemer Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38
MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA
FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO
PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA
WIKING - HERPA - RM - VIESSMANN
PIKO-G
Neuheit ! #37420
nur 159,- EUR
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

Modell Eisen Bahner

MIBA

Eisenbahn JOURNAL

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!

Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.

Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 170.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 45.

Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 9/2011 ist der 11.07.2011

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2010

www.gelstertalbahn.de

Märklin Miniclub Z-Anlage der Superlative zu verkaufen! Oberleitung, Lichtsignale, Häuser u. Gebäude Eigenbau – kein Bausatz! Komplettes Alpenpanorama mit ü. 1000 Bäumen, Gletscher, Gebirge, ca. 35 m Schienen, zig Weichen, echter Gegenzugverkehr! 1978–82 erbaut. Materialwert ca. 15.000,– DM o. rollendes Material. Elektron. Zugsteuerung def. Anlage ist nach Reinigung fahrbereit. Trafos vorhanden. 200 x 130 x 50 cm, sehr massiv. Transport möglich. Nur an solventen Liebhaber, Club, Museum gg. Gebot nicht unter € 3000,–. Loks etc. VHS. Fotos per Mail. Tel.: 07258/92379 oder michaelbraeuer@gmx.net.

www.modelleisenbahner.de

Achtung 118-Fans! Original 118 Führerpultteile mit Fahrschalter u. kleinen Handrad für Hobbykeller zu verk. Tel.: 0160/97495206.

www.modellbau-chocholaty.de

Biete Vitrine (Klarsichthaube) aus Plexiglas 5 mm an. Innenmaße B=13 cm, H=19 (Dampf-, Diesellok Spur 1) oder 22 cm (Ellok Spur 1 oder LGB – nur Dampf-, Diesellok) an. Länge frei wählbar zwischen 50 und 100 cm. Preis € 8,50 bzw. € 9,– je angefangene 10 cm Länge. Foto gegen Freiumschlag € 0,55 oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau. E-Mail: axel.mehnert@gmx.net.

www.qmb-modellbau.de

NIEDERSACHSEN 37574 EINBECK
ALLES FÜR DEN MODELLBAHNER
MHI UND EUROTRAIN MODELLBAHNFACHHÄNDLER
JUNI - AUGUST
DI - SA 10 - 13 UHR
MO, DI, DO, FR 15 - 18 UHR
SEPTEMBER - MAI
MO - SA 10 - 13 UHR
MO - FR 15 - 18.30 UHR
AMT ALLIED MODEL TOYS
ALTENDORFER STRAßE 6, (05561) 7993847
alliedmodeltoyseinbeck@arcor.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Kpl. Personenzüge „Stadtilm" Spur 0, Gleisanlage Modellgleis 5-tlg., Platte 4,55 x 2 m. Märklin Spur 1 Starterset 55031 m. 2 Zügen im Karton. Tel.: 01522/3623164 (abends), keine SMS.

Fleischmann: Spur 0 Dampflok mit Tender und sechs Güterwagen, alle Wagen sehr gut erhalten, Lok bespielt, Fotos auf Wunsch. Ottenstreuer, Tel.: 04882/603429.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

LGB Feldbahnzug, Dampflok m. 9 Wagen, Lok 20140 LGBchen, alle Wagen mit Metallrädern u. Trichterkupplung € 550,–. Tel.: 06836/3845.

Piko-G-37602, Umbau BD3yg, neu, unbespielt, originalverpackt, € 85,– + Versand. Anfrage: haraldsieber52@AOL.com, Tel.: 0921/67697.

www.besiggmbh.de

Profi-Filme von RioGrande-Video. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.spur-0.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Modellbahneck Ethner
Freyburger Str. 4 • 06618 Naumburg
Tel. 0 34 45/20 22 21
modellbahneck-ethner@t-online.de
Wir führen alle gängigen Modellbahnhersteller und Zubehörlieferanten sowie Kleinserienhersteller
– außer Märklin –
Drei-Leiter-Modelle anderer Hersteller möglich!
Schreiben Sie uns Ihre Wünsche und wir erstellen Ihnen ein Angebot!

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Märklin H0 im OK, unbespielt: 33190 BR 17.0 DRG € 200,–; 34988 P8 der KPEV € 110,–; 46034 Wg.-Set Kohletransp. 5 Wg. € 70,–; 46158 Wg.-Set Orgeltransp. 2 Wg. € 50,–; 47901 Wg.-Set Gleisbauzug € 60,–; div. Bierwg. Bitte Liste anfordern. Tel.: 030/8151706.

www.jbmodellbahnservice.de

Märklin-Museumswagen 1991– 1997 + 2000–2004, Originalverpackung, Modellbahnzeitschriften. Listen gegen Porto. G. Friedensdorf, Haselweg 6, 40723 Hilden. Tel.: 02103/61300.

www.breyer-modellbahnen.de

Verkaufe: Wechselstrom H0 Roco DM3 in Braun. Märklin weisses Krokodil, schwarzes Krokodil. Tel./Fax: 040/400495.

www.modellbahnritzer.de

Modellbahn einst + jetzt
34121 Kassel, Esmarchstr. 22 Tel. 05 61/2 78 15 u. 2 34 64

Weinert z.B. BS 6275 BR 99 5605 H0m, Fh.		**343,60**
Fleischm. 1117 BR 17 DRG AC wenige*	SA	**207,00**
Tillig-TT z.B. 02100 BR 23.0 DR Ep. III		**206,90**
SA **Roco** 62290 BR 74 DB **110,30** / 62205 BR 64 DRG		**157,50**
Piko z.B. 59560 BR 118 544-6 DR Ep. IV 4-achsig		**65,00**
Gützold 58201 BR 58.30 DR Td. 2'2' T 28 neue Nr.		**345,60**
48100 BR 19 017 DR Ep. III / V schwarz	SA*	**279,00**

Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten! Bitte anrufen oder schreiben (schriftl. Anfragen Rückporto). • Mo. 15.00–18.45, Di., Do., Fr., 10.30–13.45 und 15.00–18.45, Mi. u. Sa. 10.30–14.15 • Nähe Auestadion/Ludwig-Mond-Str. hochfahren, 3. Querstraße rechts. Versandkosten bis 5 kg = 5,50 €.

www.ddr-in-1zu87.com

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Roco, Brawa, Flm., Piko, Lima, Liliput, Trix, Märklin, zu günstigen Preisen. Alles fabrikneu oder neuwertig, teilweise gealtert! Liste anfordern gegen € 0,55 Freiumschlag an Olaf Radeck, Breslauer Str. 45, 87437 Kempten.

www.Haertner.eu

Verkaufe Piko 57453 und 57459 E 189 mit Panto. Sommerfeldt OK je € 39,–; 4 Stück Tillig Dosto DB € 139,– u.v.m. G. Hörnig, Kufsteiner Str. 14, 83022 Rosenheim, gjh142@arcor.de.

www.modellbahn-apitz.de

www.modellbahn-pietsch.com

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.Feines-in-H0.de

Verkaufe doppelte Kleinserienmodelle namhafter Hersteller, sowie große Sammlung Industriemodelle, auch USA Sound-Loks. Ebenfalls Super Gleichstrom-Anlage aus Fremo Modulen mit Riesen Bw, Bilder auf Anfrage. info@safe-gmbh.de oder Tel.: 02641/28466.

www.zum-alten-Dampfross.de

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

www.tt-remscheid-lennep.de
Ihr TT-Spezialist

Ätztechnik
Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1 mm, zum Selbstätzen, beids. m. Fotolack u. Schutzfolie ab € 4,50, Ätzanlagen ab € 74,20, Belichtungsgeräte, **Ätzteile** f. Z, N, TT, H0, 0, **Lohnätzen** z. B. Ms 0,2x200x300 ab € 22,50,Chemiekalien, Sandstrahl-Set, CAD-Programm, Filmbelichtungen, Ms-Profile und mehr...
Ausführlicher u. Informativer **„Katalog MEB"** gegen € 5,00 (Schein/Scheck, wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Modell- u. Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
www.saemann-aetztechnik.de

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

Piko H0 Auslaufmodelle zu Sonderpreisen

54201 Bierwagen Stuttgarter Hofbräu	~~€ 26,00~~	€ 13,99
54205 sächs. Bierwg. Brauerei Pyraser Ep. 1	~~€ 24,25~~	€ 12,12
54206 sächs. Bierwg. Brauerei Reisewitz Ep. 1	~~€ 25,00~~	€ 12,50

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Verk. Spur H0e Spreewaldbahn Lok 99 4506 u. 2 Güterwg. gedeckt, 3 Pers. Wg. + Packwagen, zusammen € 140,–. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs.
Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.spiel-hobby-Hank.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Roco: DB BR 144 € 65,–; DB BR 150 € 85,–; Werkslok 3 € 35,–. Fleischm.: DB BR 55 € 110,–; DB BR 64 € 110,–; DB BR 24 € 100,–; DB BR 01 € 150,–; DB BR 70 € 70,–; DR BR 64 € 90,–; W.-Lok Anna € 40,–; Silb. Steuerw. € 35,–. Piko: DB BR 218 204 € 45,–; DB BR 218 244 € 45,–. Tel.: 02351/14827.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Biete diverse Fahrzeuge aus meiner Sammlung an, z.B. Werbelok, Epoche 5, alles BR 120 DB AG: Märklin/Hamo 38531 (Weihnachtslok), Trix 22538 (ZDF), 22556 (Die Bahn verbindet), 22537 (70 Jahre Micky Maus), Märklin 33533 (DIT). Ebenso sehr viele Wagen, bitte fordern Sie meine Liste an, Freiumschlag € –,90 oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau. E-Mail: axel.mehnert@gmx.net.

www.suchundfind-stuttgart.de

Bavaria-Kleinserienmodelle Güterwagen, nie gelaufen! Ca. 40 St. 10% unter Neupreis. Tel.: 089/6351334.

www.1000Loks.de

Märklin-Anlage, dig., 11 Loks, 60 Wg., alles in Vitrinen-Qual., ca. 250 Fig., 50 Gebäude, K-Schienen, etc. **300 Fahrzeuge 1:87** (Sammlung 30 VW-Busse, 70 Porsche, 40 Mercedes), Feuerwehren, Busse u.a. wegen Hobbyaufgabe 50% unter NP zu verkaufen. 64342 Seeheim, Tel.: 0173/6549131.

www.TTM-Shop.de

Verkaufe oder tausche 4 Märklin-Loks H0 gegen Märklin USA GG1 grün. Nr. der 4 Loks 003160-9 Dampf, E-Lok 140239-5 + E 41024 + T11 800, alle Gb. Tel.: 0174/9315194.

www.kieskemper-shop.de

www.lokpavillon.de

Dampflok 1-E-1 99.7239 der HSB. Weinert H0m Komplettbausatz mit Faulhaber, Art.-Nr. 6224. Alle Teile noch Originalverp., Preisvorst. € 395,00. B. Trapp, Tel.: 0771/8967358.

www.remiwe.de

Ro.: DR 212001 43689 € 90,–; 1044501 43551 € 140,–; ET90 04185A € 70,–. Flm.: VT614 4431 + Mittelwg. 4430 zs. € 110,–. Lima: DE1024 240003 € 70,–. Vitrinenmodelle. 0160/97428595.

Modellb. e+j Kassel Tel.: 0561/27815

www.baehnlewerkstatt.de

Verk. H0 DC Vitrinenmod. Gtz. BR 86 DR u. Piko 4 x 2-achs. P-Wagen DR C Sa 95/32 nur zusammen € 85,–, BR 365 DB rot € 75,– von Roco. Tel.: 0351/8481544.

www.bahnland.net

www.werner-und-dutine.de

Liliput H0e im OK, unbespielt: 170140 Lok U 40 STLB € 90,–; 344392 P-Wg. BWB Ci 108 € 18,–; 344394 P-Wg. BWB Cl 110 € 18,–; 370408 G-Wg. offen ÖBB Ow/s € 12,–; 6 Weichen (Tillig) 85638/37 + 10 m Flexgleise. Tel.: 07454/8315.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modelltom.com

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de*
Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Zeilen 1–5	**Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–**
Zeilen 6–10	**Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–**
Zeilen 11–15	**Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–**

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!



An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

H0-2L-ROCO-TRIX-RÖWA Loks z.T. dig., und Wagen original verp. sowie ROCO-Line-Bettungsgleise u. Weichen, ov. und neu günst. zu verk. Liste Briefm. € –,90. Jochen Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg oder aj.blank@t-online.de.

Zwehrener Modellbau-Lädchen Kassel, Tel.: 0561/46753.

Märklin-Güterwagen H0, originalverpackt, 30 Jahre alte limitierte Auflage für Graco-Händler. Bild mit Aufschrift entweder Graco Finisher mit Farbspritzpistole od. Graco HF-Pumpen mit Pumpenbild od. Graco Robotics mit Roboter und Pkw. Einzelbild kann per E-Mail übermittelt werden. Nur noch 10 Stück vorh. Angebote bitte unter Tel.: 02163/450770.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Bavaria Kleinserienmodell Güterwagen, neuwertig, ca. 40 Stück 10% unter Neupreis. Tel.: 089/6351334.

www.puerner.de

Biete Post 4ü-a/17DRP/EPIIb, Gep.-W. DR Pw4üpr16EPIII; su. Post m-bI,24,2EPIII u. Motordr. BR130.005-2 (a.PIKO); tausche Train-safe V90cm/H0 geg. TVS/TSB H0m. Kasten, 03941/568299.

www.modelltechnik-ziegler.de

Verk. H0e Diesel-Kleinbahn von Bemo, V 51901, rot mit w. Zierstreifen, fährt in Württ. u. Rügen, neuwertig, € 98,–. Passend dazu 2 Pers. Wg. 2-achsig, je € 18,–. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe H0-Sammlung: Flm., Pico, Roco, Brawa, Lima. Liste anfordern. Tel.: 030/7455476.

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Hobbytrain BR 110 Ep. 4, blau/schw.. Waggons: Fleischmann Packwag. 8192, Schnellzugwag. 8100, Speisewag. 8112. Roco Touropa blau N24491, zus. € 140,–. 0681/9705924.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Verkaufe Spur N Brawa. Fehlkauf V 180 mit 2 Zierstreifen, die letzte Konstruktion, neu nur probegefahren € 59,– + Porto € 4,30 + D. Lok BR 5330 Fleischm., Zustand ok € 25,– + Porto. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

www.Feines-in-Spur-N.de

Verkaufe Märklin „Z" einige wenige Fahrzeuge, neu, in Originalverp. aus Sammlung Länderbahn u. SBB/ÖBB. Bitte Liste anfordern. Tel.: 0175/8149550 oder SMS senden.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verk. N Fleischmann 7402 Schienenbus, Motor Wg. mit Hänger ohne Licht für € 24,– + Porto € 4,30, Zustand gut. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Ich gebe günstig ca. 140 originalverpackte Werbe-Trucks ab. Auch Tausch möglich. Suche aus SWS noch Trucks. Bei Interesse oder SMS Tel.: 0175/7745730.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.gleisbettung.de

Mikrostreifen + Profile, cnc-gefräst weiss + farbig, ab 0,5 x 0,25 mm
www.luetke-modellbahn.de
Tel.: 08142/18384, Fax: –/40727

www.hack-bruecken.de

www.jordan-modellbau.de

Märklin, M-Gleise, aus Occ. preiswert zu verkaufen (z.B. 5106 € –,76). Bitte Liste anfordern, schmitz.george@bluewin.ch.

VON TRINKHALLE BIS STAHLWERK, www.joswodgmbh.de, Fon: 0202/4964790

www.khk-modellbahn.de

Über 500 Modellautos 1:87, wie Pkw, Coupe, Kombi, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Lastzug mit Hänger, Zugmaschine, Kühl-Lastzug, Großraum-Sattelzug, Öl-Tanklastzug, Doppeldecker-Bus, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr. Von: Albedo, AMW, Brekina, Busch, B&S, Herpa, Rietze, Wiking, historische Märklin. Alle in Originalverpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Verkaufspreise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

Roskopf-Automodelle Serie Nostalgie 1:87, Reichspostbusse u. deutsche Reichspostbusse 1:87 zu sehr günstigen Preisen, 5 Listen DINA 4 geg. € 1,45 Briefporto. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Der Jüngling sagte zu dem Mädchen: „Komm mit, ich zeige Dir meine schönen Modelle". Das Mädchen war schon sehr gespannt, was da kommt. Als er die verschiedenen Modelle jeweils aus dem Karton fummeln musste, war die Begeisterung bald auf Null. Als der Jüngling dann sagte: „Sch...., ein Puffer ist abgebrochen," war das Mädchen weg. Ein anderer Jüngling zeigte dem Mädchen seine Modelle in einer Erhardt-Vitrine aus massivem Holz mit Glasschiebefenster. Das Mädchen war so begeistert, dass Sie dem Jüngling zum Geburtstag eine Vitrine bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** bestellt hat. Heute sind die beiden verheiratet – so kann es gehen. Aber Sie müssen ja nicht so lange warten, bis Puffer oder andere Teile abbrechen, sondern Sie können ja jetzt schon Ihre Modelle, egal welche Spur, in einer guten Vitrine präsentieren.

www.train24.de

Märklin M-Gleise insgesamt 450 St., ca. 40 Weichen, 3 DKW, 17 Signale, Trafos, 1 Drehscheibe, 2 Lokschuppen 3-ständig und Zubehör, VB, abends ab 17 Uhr Tel.: 08024/608735.

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen als Probeset für € 1,– + € 1,50 Versand. Klasse M10/HS. Peissenberg, Tel.: 08803/3332.

www.modellbahnservice-dr.de

www.Feines-in-Spur-Z.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Sammlungsauflösung: Videos, DVD's, Zeitschriften zum Thema Eisenbahn, Reisevideos. Liste gegen € 0,55 Rückporto. Bernd Jakob, Friedensstr. 29, 07926 Gefell.

Große MIBA-Sammlung! Jahrgänge 79–02 gebunden, 03–05 + 09 lose + Einzelhefte. Alte MIBA Report, MIBA Modellbahn Praxis, MIBA Anlage + Revue, MIBA Spezial. Diverse Modell- + Eisenbahnliteratur. Liste: frank. Rückumschlag (€ –,55) o. E-Mail an T. Thieme, Greutweg 41, 73733 Esslingen. Tel.: 0711/373367, tobias_thieme@gmx.de.

LGB-Kataloge mit Preislisten, neuwertig, ab 1968 bis 2006, Preise € 10,– bis € 25,–. Liste per Post od. Fax. Tel./Fax: 06836/3845.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

MEB-Jahrgänge 1980–2010 kpl. für € 120,– an Selbstabholer. Tel.: 030/6315846.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

22 Eisenbahnfilme VHS, zus. € 75,– u. Archiv dt. Dampf- u. Dieselloks, 5 Ordner € 50,–, alles zus. € 115,– o. Angebot machen. Filmliste u. Angebot hervolmer@freenet.de.

www.bahnundbuch.de

Märklin-Dampflokräder; div. Literatur u.v.m. Liste gg. Freiumschlag. C. Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231.

EM, EK ab 1988; DB-Zeitungen; DRG/DB-Dienstvorschriften; DB/DR-Kursbücher ab 1990; CD-Kursbuch 95/96; DR-Wintermantel; vergoldete Eisenbahn-Magazin ab Jg. 85 je Jg. € 6,–; MIBA u. EK Einzelhefte ab 1982 je € 1,–; ältere Modellbahnkataloge je € 1,–. E-Mail: KLotter@t-online.de, Tel.: 0201/717195.

Märklin-Magazin 2001–2004; Schweizer Loki 1998; Eisenbahn-Kurier 1997–1999; Modelleisenbahner 1996–2001 + 2007–2010; MIBA 1998; Kolls Sammler-Kataloge 1993„1996 + 2002–2005; Spezial-Kataloge, Liebhabermodelle 2002 + 2005. Listen gegen Porto. G. Friedensdorf, Haselweg 6, 40723 Hilden. Tel.: 02103/61300.

Der Modelleisenbahner Jahrgänge 1994–1997, alle Jhg. komplett, Hefte in gutem Zustand. Einzelhefte 6/92, 12/92, 1/93, 5/93, 6/93, 7/93. Selbstabholung o. Lieferservice m. eigener Bezahlung. Klaus Wrase, 0151/52216370.

Modelleisenbahner kpl. alle Jahrg. u. Sonderhefte ab 01/52– jetzt, Bestzustand, ungeb. zu verkaufen gegen Gebot. Kramer, Raunerstr. 13, 07973 Greiz. Tel.: 03661/670504.

Sammlungsauflösung! Ca. 800 teils gesuchte Eisenbahnbücher abzugeben: Baureihenbände EK-Verlag 01–99, Diesellok, Ellok, Triebwagen, Endisch-Verlag Dampflokbände, Verkehrsgeschichte, Fahrzeugkunde, Strecken, Bw, AW, Fahrzeugunterhaltung (auch technische Fachbücher), Signal- und Stellwerkstechnik, Bildbände EK, Franckh, Motorbuch, Zeunert, von Düring bis Bellingrodt, Privatbahn-, Klein- und Schmalspurbahnliteratur, Bücher aus GB, USA und Tschechien, Straßenbahnbände Jeanmaire u.a., Jahrbücher, Lehrbücherei, Kursbücher DB/DR/Ausland ab 1975, Eisenbahnkarten, Dienstvorschriften. Detaill. Gratisliste bei Siegfr. Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de anfordern.

Stars der Schiene, Bücher je € 4,–, DVD je € 6,–. Bitte Liste anfordern unter 03641/532543.

Führerstands-Mitfahrten, VHS, genau beschriftet, von A–Z, ca. 60 Stück, aus Nachlass, beste Qualität, ew.eurich@gmx.de.

MIBA Jg. '90 € 25,–, Modellbahnzubehörkataloge 70er, 80er, 90er Jahre, Liste anfordern. Tel.: 040/76901777, E-Mail: philu77@web.de.

Verkaufe Mä.-Mag. 2/80–6/10, Züge/Erlebniswelt EB 2/98–3/10, keine Einzelhefte, Preis VHS. Klaus Bauer, Tel.: 0611/807026, klanbauer@web.de.

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

ÄLTERE KATALOGE (MÄ., TRIX, FLM., LGB, Roco, Riv., Lilip., Vollm., Lim. Kato, Kibri, KTM, Herpa, etc.). Liste (Rückporto) bei Steingahs, Wardstr. 23, 46459 Rees.

Verkaufe Sammlung der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" komplett ab 1959. Angebote mit Preisangabe an stmueller@t-online.de oder Fax: 03763/440072.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Biete ca. 14000 s/w-Fotos DR/DB/Ausland nach Bestellung aus Liste (Liste bitte auf CD mit FU € 1,45 + € 2,– für CD anfordern), Fotos z.Zt. € 0,40/St. + Porto. Ebenfalls Farbfotos (Bild vom Dia) im Angebot, bitte gewünschte Baureihe angeben. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau.

Verkaufe Originalfotos DB-Dampfloks 1965–1975 als Auswahlsendung (nach Baureihen sortiert, alles Handabzüge!). M. Hengst, Am Pfiff 35, 01187 Dresden. Tel.: 0173/3690401 oder Eisenbahnbildarchiv@gmx.de.

Rhätische Bahn: 2 Fotoboxen mit ca. 730 Fotos, Postkarten usw. sortiert. Gesammelt i.d. letzten 30 Jahren, ges. € 210,– einschl. Porto u. Verp. Tel.: 04154/70699.

VERKÄUFE
Fanartikel

Org. preuss. Dienstvorschriften, org. preuss. Signalhorn, Laternen/DR K, Signalhorn Mehrklang, Wintermäntel DRG/DR/DB und vieles mehr, org. Bahnsteigleuchte usw. 06241/206244 od. 0178/8315133.

Reichsbahn-Lokschilder, Info geg. € 0,55 Porto. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 06-11-02 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

GESUCHE
Dies + Das

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spielzeugraritäten, Samml. und Geschäftsauflösungen von 1850–1990 gesucht! Kaufe Eisenbahnen u. Zubehör jeder Spurweite, Autos, Motorräd., Dampfmaschinen, Blechschiffe, Flugobjekte usw. in jeder Erhaltung! Spielzeugantiquitäten G. Kaul, Tel.: 0171/5319589, Fax: 0531/2371778, Mail: webmaster@toys-antique.com.

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT. Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 02447/913753, mobil, 0179/5155612. E-Mail: brueckenbauer@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Suchen oder bewerten Modelleisenb., Zubehör, Anlagen, Modellautos aller Maßstäbe, Zinnfiguren, Blechspielz., Sammlungen, Nachlass jeder Größe. Über 6000 positive Referenzen. Sofortzahlung. Hallmann-Partner, Tel.: 02371/26310, E-Mail: info@hallmann-partner.de.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

9/2011	=	11. Juli Erstverkaufstag 17.08.2011
10/2011	=	12. August Erstverkaufstag 14.09.2011
11/2011	=	09. September Erstverkaufstag 12.10.2011
12/2011	=	07. Oktober Erstverkaufstag 09.11.2011
1/2012	=	09. November Erstverkaufstag 07.12.2011

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Pola H0 Bausätze oder Fertigmodelle Stadt-Eckkneipe 177, Dioden-Set 82, Paradise-Bar 191, Spielothek 193, Hinterhof-Werkstadt 165, Stadtwohnhaus 190, Bahnsteig-Schönbrun u. Ergänz. 860 + 861, Güterabfertigung 838, Ladehalle u. Kopframpe 839, Kibri-Überladekran altes Modell 9602. Niedermeier Ernst, Joh.-Huber-Str. 1, 93133 Burglengenfeld. Tel.: 09471/7331 (ab 19 Uhr).

Dachplatten wasserfest für Gartenbahn Modelle Ziegel + Eternit Motive großflächig 80 x 50 cm 1:25 dringend gesucht. P. Späth, Gatterweg 25, CH-4125 Ricken. Tel.: 0041/616415152.

Gesuche

Fahrzeuge 0, I, II

LGB von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung und Echtdampfmodelle zu fairem Preis. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Stadtilm Spur 0, BR 01, 64, Personen- und Güterwagen, sowie Doppelstockzug. Tel.: 0179/5911948.

Spur 1: Baureihe V 100 + V 200, DB-50er. Nur gut erhalten! Tel.: 0151/23457485.

www.besiggmbh.de

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.rue diger@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Kaufe LGB, Spur II und Zubehör. Zahle 35% vom Neupreis. Gerne ganze Anlage/Sammlung oder auch nur Zubehör. Tel.: 0175/3503352 oder 05532/815332.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen sauber und gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Erzwagensets Ep. 3 neuw. OVP Klein/M+D 4 Wg. Sets m. Erzbeladung Erz ID/Erz IID. Taxibetrieb Jansen, 41466 Neuss. Tel.: 0171/6850103.

Suche: Tenderlok 020 H0m Gécomdel oder Schumacher der CTJ oder MEG. Tel.: 0033/619560019 (ab 20 Uhr) oder renne.bleicher@orange.fr.

Märklin Storelok 2009, Dampflok BR 44, Art.-Nr. 37893. Angebote bitte unter Tel.: 0175/9074368.

Suche Wagen, Zugpackungen Spur H0 in Epoche II der DRG von Brawa, Trix, Fleischmann, Märklin, Piko. E-Mail: epoche2@web.de. Tel.: 02191/349321 seriöse Abwicklung.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Erst schmökern, dann kaufen.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche: Fleischmann-Lok BR 218 in City-Bahn-Ausführung, Katalog-Nr. 4239. Bitte nur neuwertige Modelle in OK ohne Gebrauchsspuren anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche: Sachsenmodelle „Sonderzug nach Pankow" Teil 1–4, bitte nur neuwertige Modelle im OK mit KKK ohne Gebrauchsspuren anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche digitalen Schienenbus VT 95, Motorwagen mit Beiwagen, von Fleischmann oder ggf. Roco. Tel.: 030/3611787 / 0176/44470758.

Ich suche skandinavische Modelle und USA Modelle. Bitte schreiben an Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla, Schweden.

Sie möchten Ihre Modelleisenbahn-Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an, Tel.: 02256/695 oder Fax: 02256/7408.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Bestpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Lemke, Weinert, Trix Fein-Art, usw. Angebote bitte an cessna182@live.de oder Tel.: 02641/28466.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Kaufe Modellbahn in Spur H0. Gleich- u. Wechselstrom. Zahle 35% vom Neupreis. Auch ganze Anlage/Sammlung. Tel.: 0175/3503352 oder 05532/815332.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin H0 Loks ges. Kaufe Lok-Sammlungen oder Einzelstücke, Wagen u. kompl. Anl., alt oder neu. Diskrete Abwickl. und Barzahlung. Tel.: 07308/41161, Fax: 07308/9233227.

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Anzeigenabteilung Chiffre-Nr. ....
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Märkl. H0, Fleischm., Roco + Trix (Express) Samml. o. Anlage. Zahle faire Preise. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Mo.-Do. 9-17 Uhr, Fr. 9-15 Uhr.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Su.: Liliput BR 62, DR-DDR, H0 (106212 oder 106222), OVP, neuw. oder techn. defekt, aber opt. gut. Zahlung per Überweisung. Angebote Tel.: 0345/6889939 (ab 18 Uhr).

Suche: Fleischmann El-Lok BR 1200 der NS in Blau, Katalog-Nr. 1390 bzw. 4371. Bitte nur neuwertige Modelle in OVP anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche Fleischmann SBB El-Lok BR Re 4/4 in Grün, Katalog-Nr. 4340 oder 4343. Bitte nur neuwertige Modelle in OVP anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

Ank. von Spur N+Z, Samml. oder Anlage zu fairen Preisen. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Sammler und Dioramenbauer sucht Spur N Loks + Wagen, Sammlungen, Ersatzteile, Marks, Kleinserien. Bin Barzahler, Abholung. Tel.: 09171/9588790 (ab 18 Uhr).

Kleinanzeigen helfen verkaufen. Anzeigencoupon kostenlos anfordern!

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977449, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Wagen, Zugpackungen Spur H0 in Epoche II der DRG von Brawa, Trix, Fleischmann. E-Mail: epo che2@web.de. Tel.: 02191/349321.

TT, N oder Z von grivatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Gesuche
Fahrzeuge sonstige

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Gesuche
Zubehör alle Baugrößen

Suche Umbausatz von Günther B 094 für Fleischmann-Loks Nr. 4094 und 4095. Hans G. Hossfeld, Tel.: 08178/3439.

Gesuche
Literatur, Video, DVD

Kaufe Eisenbahn DVD's. Zahle je Stück € 5,–. Gerne ganze Sammlung/große Menge. Tel.: 0175/3503352 oder 05532/815332. E-Mail: kuehne.stadtoldendorf@yahoo.de.

Su. Buchfahrpläne DR und DRG vor 1949. Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg. Tel.: 03731/247095.

Gesuche
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche: Piko-Kataloge 1985–1990, Sachsenmodelle-Katalog 1991/92, Roco-Kataloge 1991–1993. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Gesuche
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Sonstiges

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Wohnung für Modelleisenbahner Frankfurt/Main. 2-Zi.-Whg. mit Platz für die Anlage im darüber liegende kpl. ausgebauten Spitzboden. Tel.: 0172/4662029 (ab 14 Uhr).

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

Urlaub
Reisen, Touristik

Harz: gemütliche FeWo, gute Ausstattung, Waldlage. Harzer Schmalspurbahn + Modellbahnzentrum im Oberharz, Wanderung entlang der Brockenbahn. Tel.: 04209/3262 von Privat.

Nord-Ostsee-Kanal Teststr. Vossloh u. Voith. FeWo, 2–4 Pers., € 35–55, auch Radfahrer-Urlaub. Tel.: 04346/7493, www.fasanenweg1.de.

Borkum: Komf. FeWo m. Balkon, 54 qm, 2–4 Pers., € 45 – € 68/Tg., Bäcker am Haus, 15 Min. Fußweg z. Insel-Bf. und Strand, Bettw., Handt., Reinig. inkl. Tel.: 02556/997625.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 13,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 6,50, keine Endreinigungsgebühr, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Rügen: Modellbahner bietet FeWo für 2–4 Pers. ab € 40,– im Herrenhaus Poppelvitz sowie in Putbus. Tel.: 038304/629806, www.natururlaub-ruegen.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch den Kurs „aus Naturprodukten Modellbäume selbst gestalten". FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/FeHaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Börsen
Auktionen, Märkte

03.07.: Modelleisenbahn-, Auto- und Spielzeugmarkt, 10–16 Uhr, 65933 Frankfurt-Griesheim, Saalbau Griesheim, Schwerzerlenweg 57. Tel.: 03681/455525, 0172/9139838, www.morneweg-maerkte.de.

www.adler-maerkte.de

03.07.: CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 15–18 Uhr im Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, 20259 Hamburg. Info-Tel.: 040/6482273.

Aus der Ideenkiste

Neuer Inhalt

■ Beim Kauf von Modellbahnfahrzeugen aus zweiter Hand fehlt oft die Verpackung. Für Schienenfahrzeuge bis zu einer maximalen Pufferlänge von 15 cm eignen sich als Ersatz zum Beispiel die leeren Klarsichtdosen von Mon Chéri. Sie sind stapelbar und die Modelle lassen sich auch in offenen Regalen staubsicher präsentieren. Deckel und Boden können zusätzlich mit einem Klarsicht-Klebeband abgeklebt werden. Mit dem Kauf der Süßigkeiten kann man bei seiner Ehepartnerin auch ein paar Pluspunkte fürs Hobby sammeln. *Claus Huhndorf*



Foto: Huhndorf

Wunderbar vor Staub und Schmutz geschützt passt die kleine Märklin-Lok sehr gut in die Pralinenverpackung.

Medizinische Lokpflege

Was für die Zahnreinigung gut ist, kann kleinen Loks nicht schaden.

■ Die Reinigung des Fahrwerks von Lokomotiven der kleinen Spurweiten ist oftmals nicht leicht. Helfen können dabei Bürstchen zur professionellen Zahnpflege. Eigentlich sind diese für die gründliche Reinigung von Zwischenräumen bei der menschlichen Zahnpflege gedacht, jedoch eignen sich diese auch ausgezeichnet zur Reinigung von Fahrzeugen, speziell im Antriebs- und Drehgestellbereich kleiner Loks der Spurweiten N und Z. Mit entsprechender Vorsicht im Bereich der Kontakte der Radsatzinnenschleifer können durch leichtes Einschieben und Drehen der Bürsten die oft dort abgelagerten Flusen aufgenommen und entfernt werden. Auch eine Reinigung der Zahnräder bei offen liegenden Antriebssträngen lässt sich damit gut durchführen. Durch anschließendes Drehen der Bürstchen zum Beispiel in einem Stück Küchenpapier können die aufgenommenen Flusen wieder entfernt und die geschickte Reinigungshilfe weiter benutzt werden. Erhältlich sind die Zahnreinigungsbürsten in gut sortierten Drogerie- und Supermärkten. Je nach Hersteller variieren allerdings die Packungsgrößen und Durchmesser der Bürsten. *Günter Seidel*



Foto: Seidel

Der Größenvergleich zeigt, wie fein die Bürsten sind.

Wald mit Weintrauben

Aus Rebenrispen entsteht ein Baum für die Modellbahn.

■ Im Regelfall bleibt nach dem Verzehr von Weintrauben die Rispe als Rest übrig. Nach ein paar Tagen Trocknung bei Zimmertemperaturen eignen sich diese Rebenstücke bestens als Grundlage für Bäume, vornehmlich für die H0-Modellbahn. Im noch nassen Zustand lassen sich an den noch flexiblen Rispen auch noch kleinere Korrekturen vornehmen. Das künftige Stammholz färbt sich während des Trocknungsvorganges automatisch braun. Nun kann der Rohling individuell beflockt werden. Je nach Aussehen sollte dieser Vorgang mehrmals durchgeführt werden, um eine entsprechende Begrünung umzusetzen. Ideal lassen sich so stark zurückgeschnittene Bäume im Frühjahr nachbilden, wie sie zum Beispiel in Obst- oder Parkanlagen zu finden sind. *Gerhard Schütze*



Foto: Schütze

Der fertige Rebenstock-Baum ähnelt einem stark zurückgeschnittenem Baum, wie er in Parkanlagen zu finden ist.

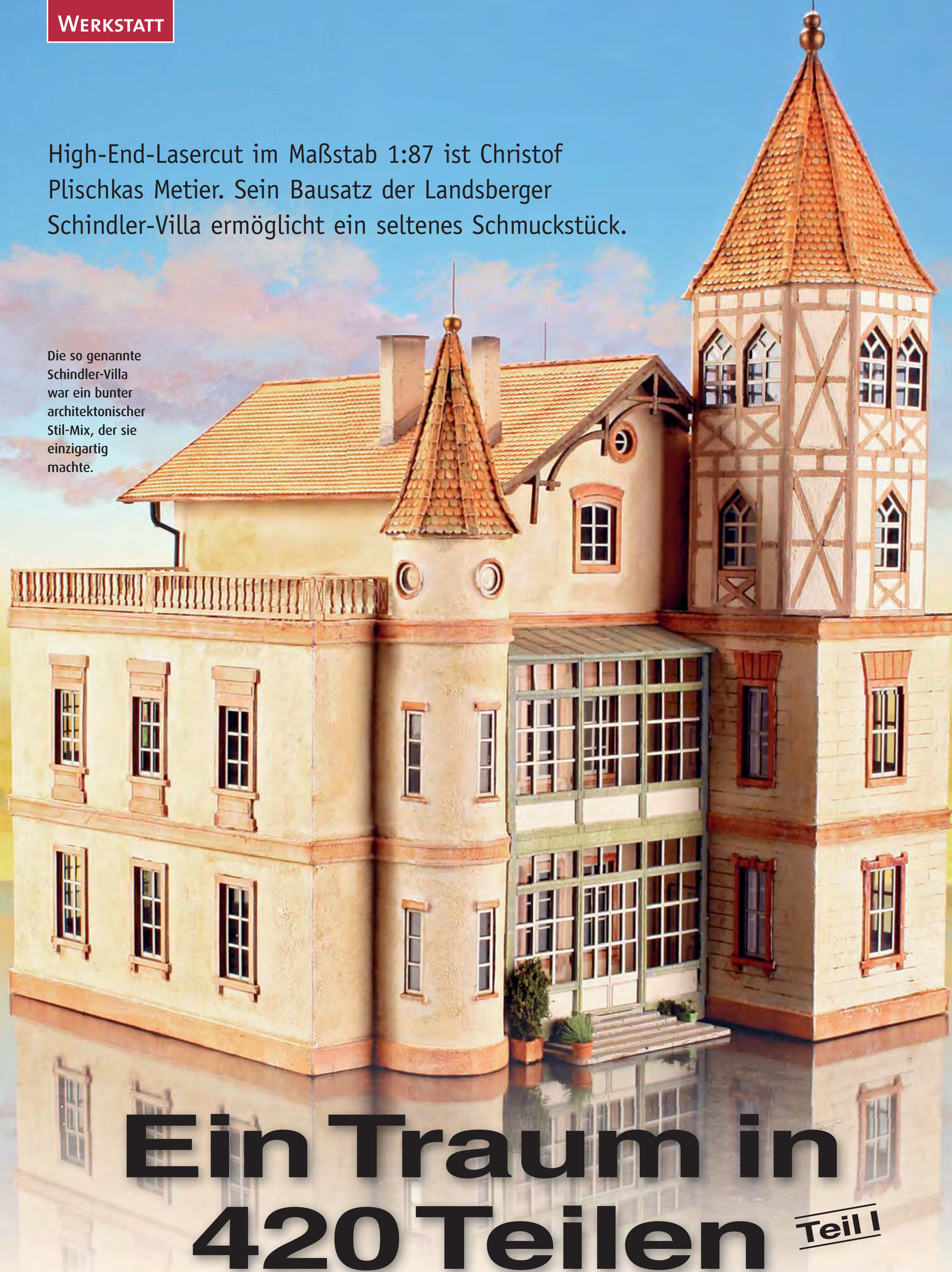
Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



High-End-Lasercut im Maßstab 1:87 ist Christof Plischkas Metier. Sein Bausatz der Landsberger Schindler-Villa ermöglicht ein seltenes Schmuckstück.



Die so genannte Schindler-Villa war ein bunter architektonischer Stil-Mix, der sie einzigartig machte.

Ein Traum in 420 Teilen

Teil I



Die Geschossdecken und Wände bilden einen stabilen inneren Kern. Zum Verkleben eignet sich sehr gut der Allzweckkleber „Kittifix" in Kombination mit dünnflüssigem Sekundenkleber.



Durch das Lasern verfärbt sich der Karton: Hauptsächlich an den Kanten ist er bräunlich verbrannt. Die Fensterrahmen erhalten deshalb eine weiße Spritzlackierung. Auch die Rückseiten!



Die Farbgestaltung, zumindest der Fenstergesimse, sollte zur späteren Arbeitserleichterung auf jeden Fall noch vor dem Einsetzen der Fensterrahmen erfolgen.



Die originale Fensterfolie ist etwas dünn. Stattdessen wurden die Fenster mit 0,5-mm-starkem Plexiglas, oder wie hier, mit so genanntem Vivak verglast. Das Verkleben erfolgt mit etwas Nitroverdünnung.



Dunkel lackierte Innenräume in Grau oder Braun vermitteln später beim Blick von außen ins Innere des fertiggestellten Prachtbaus mehr räumliche Tiefe.



Nach dem Verkleben aller Außenfassaden werden alle sichtbaren Fugen mit Nitrospachtel sauber verschlossen und anschließend die Flächen glatt verschliffen.



Das obere Geschoss des Hauptturms ist achteckig. Zum exakten Abwinkeln der Kanten sollte man einen Winkel oder ein Stahllineal verwenden.



Der Fachwerksaufbau wird mit dem eingeklebten passgenauen Fensterverbindungsteil stabil verschlossen.



Der quadratische Eckturm erhielt vor dem Verkleben am Hauptgebäude auch eine dunkle Farbgebung der Innenwände.

Das Vorbild dieses Gebäudemodells, die so genannte Schindler-Villa, wurde um die vorvergangene Jahrhundertwende gebaut. Sie stand in Landsberg am Lech, in unmittelbarer Bahnhofsnähe an der Nebenstrecke Landsberg – Schongau. Benannt ist die Villa nach dem Zahnarzt Dr. Tertullian Schindler, der ab 1945 dort seine Praxis betrieb. 1969 musste das Bauwerk einem hässlichen Betonbau, dem so genannten „Kaufhaus X", weichen.

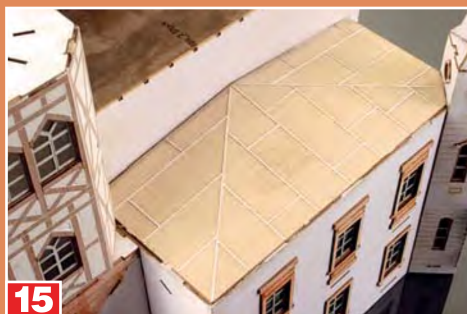
Christof Plischka, Inhaber der Firma „Anno 1899", hat dieses schmucke Gebäude im Maßstab 1:87 als Lasercutbausatz mit immerhin 420 Einzelteilen wieder zum Leben erweckt. Um eine Feierabendbastelei handelt es sich dabei allerdings nicht. Wer in gemächlichem Tempo baut, wird damit sicher eine Woche beschäftigt sein.

Entgegen meinen Gewohnheiten, den Rohbau möglichst zusammengebaut und ohne Fenstereinsätze zu kolorieren, musste ich bei diesem Bausatz die Reihenfolge beim Zusammenbau ändern: Da die Geschossdecken zusammen mit den verklebten Trennwänden einen stabilen Kern bilden, um den herum die Fassaden zu kleben sind, ist der Innenraum später nicht mehr zugänglich. Man muss sich also vor dem Verkleben der Wandteile Gedanken etwa über eine Beleuchtung oder die Ausstattung mit Gardinen und Vorhängen und Ähnlichem machen. Bei den meisten Kunststoffbausätzen werden ebenfalls anfangs die Fassaden komplett bestückt und anschließend zusammengeklebt. Die Innenseiten bleiben aufgrund der in der Regel fehlenden Decken und Wände, von oben oder unten zugänglich, so dass die Optionen Licht, Einrichtung und Gardinen auch nach Fertigstellung des Modells offen bleiben.

Begonnen wird laut Bauanleitung mit dem Zusammenfügen der Decken und Wandteile. Zum Verkleben sollte man mög-


10

Das Gebäudeeck erhält im Bereich des Eckturms ebenfalls eine schwarze oder dunkelbraune Farbgebung.

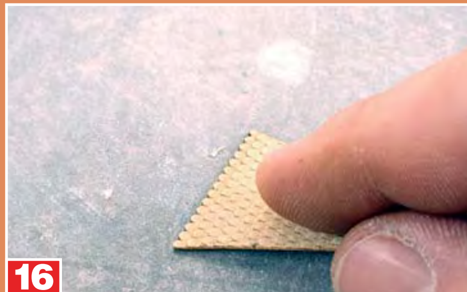

15

Die beiden Seitendächer der markanten Anbauten der Schindler-Villa werden als nächstes fest verklebt.



11

Die etwas zu tief sitzenden Gefache des Fachwerkaufbaus werden zum Beispiel mit der Spachtelmasse „Plasto" von Revell gefüllt...


16

Die untere Kante der Dachziegelplatten kann man rückseitig mit Sekundenkleber tränken und nach dem Trocknen schräg nach hinten dünner schleifen.


12

... und nach dem Aushärten der Masse auf einem feinen Schmirgelpapierbogen sauber plan abgezogen.



17

Als nächstes erfolgt das genaue Verkleben der präparierten Dachziegelplatten am achteckigem Turmhelm.


13

Für den halbrunden Turm dient eine gelaserte Biegeschablone als Hilfsmittel.



18

Am Turmdach werden noch die Firstziegelreihen ergänzt.


14

Bei dem spitzen Turmdach dienen entsprechende Spanten später als Anschlag für die fein detaillierten Ziegelplatten.



19

Die umlaufenden Gesimse und der untere Sockel sind gegen den Uhrzeigersinn um die Fassaden zu verkleben.

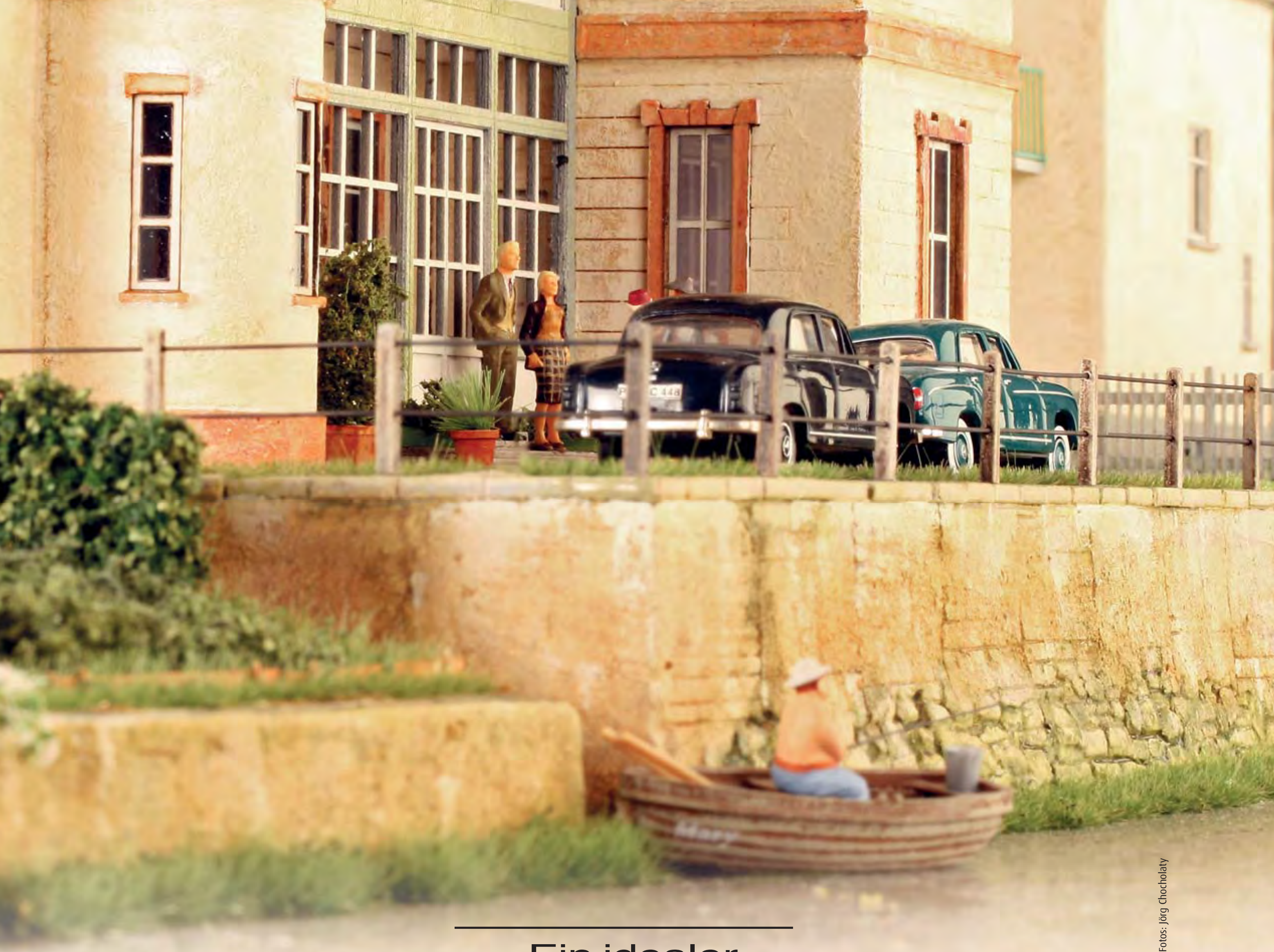


lichst keinen lösungsmittelfreien Klebstoff benutzen, da dieser durch die lange Abbindezeit die Bauzeit unnötig verlängert.

Prinzipiell gilt: Alles, was sich passgenau zusammenstecken lässt, wird gesteckt und anschließend mit dünnflüssigem Sekundenkleber, der unmittelbar zwischen die Berührungskanten geträufelt wird, fest verklebt. Für Bauteile, die während des Zusammenfügens exakt auszurichten sind, verwendet man am besten lösungsmittelhaltigen Allzweckkleber, beispielsweise von Tesa (rote Kappe), oder wie in diesem Fall den gerne verwendeten „Kittifix".

Sind Geschossdecken und Wandteile verklebt, kann man die Innenwände und Bodengruppen in einem dunklen Grau- oder Braunton lackieren. Dadurch wird später beim Blick von außen räumliche Tiefe vermittelt.

An den Fassaden werden schließlich die umlaufenden Gesimse passgenau über den Fensterausschnitten verklebt. Ich empfehle, jetzt, nachträglich ist diese Arbeit mühselig, diese Gesimse möglichst vor dem Verkleben der Fensterrahmen im gewünschten



Fotos: Jörg Chocholaty

Farbton farblich abzusetzen, da die Fensterrahmen selbst hier, in Weiß lackiert, einen anderen Farbton aufweisen. Die Fensterrahmen bestehen zwar aus weißem Karton, sind aber durch die entstandene Hitze des Lasers an den Kanten bräunlich verfärbt. Sie wurden deshalb jeweils auf Vorder- und Rückseite weiß gespritzt. Die Lackierung der Rückseite hat folgenden Grund: Mir erschien die Materialstärke der beigelegten Fensterfolie etwas zu dünn. Durch die geringe Materialstärke wirken die Fensterflächen nach einiger Zeit nicht mehr plan, was sich durch Verwendung von Plexiglas/Vivak der Stärke 0,5 Millimeter vermeiden lässt. Die lackierte Rückseite der Fensterrahmen dient eigentlich nur der festen Klebeverbindung mit dem Plexiglas. So lassen sich die Rahmen einfach mit etwas Nitroverdünnung verkleben, die mit einem Pinsel an die Kante geträufelt wird. Durch die Kapillarwirkung kriecht die Flüssigkeit unter jede Fenstersprosse, so dass eine feste Klebeverbindung zustande kommt.

Das Verkleben der Rahmen an der Rückseite der Fassade erfolgt wiederum mit dem Alleskleber. Mit demselben Klebstoff erfolgt auch das Verkleben der Fassadenteile mit der Innenkonstruktion.

Ein idealer Anlagen-Solitär

Da die Gebäudeecken keine Gehrung aufweisen, sondern stumpf aneinander geklebt sind, entsteht zwangsläufig ein unschöner Spalt, den man möglichst mit etwas Nitrospachtel, etwa „Plasto“ von Revell, beseitigen sollte. Nachdem die Masse ausgehärtet ist, folgt das Planschleifen mit einer Schmirgellatte, Körnung 150.

Beim unteren Teil des großen Turms verfügen die Wandteile über ein Fugenmuster, das ich zunächst für Trennlinien gemauerter Sandsteinquader hielt. Beim Vorbild waren dies jedoch reine Zierfugen in der Putzfläche. Das obere Geschoss in Fachwerkbauweise ist achteckig ausgeführt, die Knickkanten sind mit einem entsprechend angelegten Winkel oder Stahllineal abzuwinkeln. Für eine feste Verbindung der Enden ist das entsprechende Fenster als komplettes Verbindungselement ausgeführt.

Das Fachwerk steht etwas über. Wer möchte, kann die Zwischenfelder, die so genannten Gefache, mit einer Schicht Nitrospachtel auffüttern und nach dem Trocknen die Fläche auf einem ausgelegten Schmirgelbogen abziehen.

Für den halbrunden Turm ist eine zusammenzuklebende Radiuslehre beigelegt. Das Biegen geschieht zum Beispiel um Rundmaterial mit dem erforderlichen Durchmesser. Die Fenster der beiden Türme „Viertel-“ und „Halbrund“ sollen laut Bauanleitung im selben Radius des Mauerwerks zurechtgebogen werden. Beim Vorbild waren solche Fensterflächen allerdings plan. Damit die Rahmen dennoch relativ plan an der Innenseite anliegen, hatte ich den inneren Anschlag beidseitig mit einem Skalpell abgetrennt.

Der quadratische Eckturm erhielt vor dem Verkleben am Hauptgebäude ebenfalls eine dunkle Farbgebung der Innenwände, ebenso wie das Gebäudeeck.

Im zweiten Teil des Beitrags folgen die Fertigstellung und Ausschmückung der Schindler-Villa. *Jörg Chocholaty/al*

Warum nicht einmal einen Schrottplatz in H0 als Anlagenthema wählen? Mit einem Ladegleis ausgestattet, bietet das Gelände Modellbahnern die Möglichkeit, reizvolle Lade- und Rangierszenen nachzuspielen.

Alte Liebe rostet nicht



Foto: Klaus Eckert

Altes Eisen auf Schrottplätzen – früher sah man es oft. Meist waren die Schrotthändler in unmittelbarer Nähe eines Bahnhofs angesiedelt. Wer sich noch an den Schrotthändler im Ort erinnern kann, möchte sich vielleicht an die Umsetzung eines entsprechenden Motivs auf seiner H0-Anlage heranmachen. Die Faszination, die vom Alteisen ausgeht, der prüfende Blick, ob man das eine oder andere Stück noch verwenden kann, das alles wird wieder präsent, wenn man sich mit der Gestaltung beschäftigt. Und die Eisenbahn spielt eine wesentliche Rolle: Sie stellt Schrottwagen bereit oder holt sie ab. Das Thema Schrottplatz verspricht somit vielfältigen Spiel- und Bastelspaß. Zudem lockert es als reizvolles Motiv die Anlage auf.



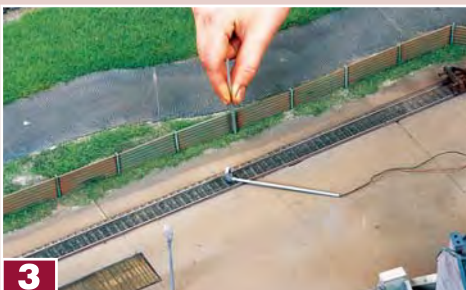
Nachdem die Bahn zwei offene Güterwagen auf das Gelände des Schrotthändlers geschoben hat, beginnt sogleich die Beladung.



Aus Kunststoffprofilen lässt sich eine vorbildgetreu wirkende Umzäunung für den Schrottplatz fertigen.



LKW-Waage im Eigenbau: Ein Kartonstreifen wird mit gebeizten Holzstreifen beklebt und in die Asphaltdecke eingepasst.



Je nach gewählter Epoche kommen entsprechend geformte Lampen auf dem Schrottplatzgelände zum Einsatz.



Um ein gut gefülltes Schrottlager zu suggerieren, erhalten die Bansen zurechtgeformte Füllstücke aus Styrodur-Hartschaum.



Einer der Lagerplätze wird mit feinerem Schrott bedeckt. Er besteht aus echten Metallresten oder Eisenspänen.



Die größeren Schrottteile entstehen aus eingefärbten Kunststoffprofilen und Maschinenteilen, die sich oftmals in der Bastelkiste finden.



Aus starker Alufolie, beispielsweise einem Joghurtbecherdeckel, kann man durch das Abformen eines Modellfahrzeugs Autowracks basteln.



Mit Pinsel und Farbe lassen sich die Alugebilde in richtige Schrottautos verwandeln. Auch Stoßstange und Lampe werden aufgemalt.



Auf dem Dachboden des Verkaufsgebäudes lagern Ersatzteile, die noch verwendbar und daher zu verkaufen sind.



Die Verschmutzung neben Ladegleis und Bansen lässt sich mit einer Mischung aus Sand, Schmutzpuder und feinen Metallspänen darstellen.

Fotos: Michael Siemens

Als Erstes gilt es, eine ausreichende Fläche für das Motiv vorzubereiten. Das hier vorgestellte Diorama, Teil einer größeren Anlage, misst in der Länge etwa einen Meter, in der Breite 70 Zentimeter. Aufgebaut werden ein Lagerhaus sowie mehrere Schrottbansen. Das Ladegleis liegt plan im asphaltierten oder gekiesten Gelände, das von einem stabilen Zaun umgeben und über eine Zufahrtsstraße auch für LKW erreichbar ist. Letztere lassen ihre Fracht auf einer selbst gebauten Waage wiegen.

Das Areal für den Schrottplatz breitet sich auf einem entsprechend groß gehaltenen Unterbau mit Hartschaumauflage (Dämmplatten) aus. Wir haben uns für ein asphaltiertes Gelände entschieden und dafür die schwarzgrauen Hartschaum-Bodenplatten von Heki gewählt. Mit lösungsmittelfreiem Klebstoff oder Doppelklebeband lassen sich die Platten befestigen. Nachdem auch das inzwischen zusammengebaute Lagerhaus platziert wurde, folgt die Einzäunung. Wie beim Vorbild gesehen, erhält die Schrotthandlung einen stabilen Eisenzaun aus massiven H-Profilen. Als Nachbildung eignen sich entsprechende Profilstreifen von Plastruct. Sie werden abgelängt und mit Kunststoffkleber zusammengefügt, danach lackiert. Einzelne Profile dienen als Pfeiler und werden nach dem Ablängen und Einfärben in kleine Bohrungen eingesteckt. Die Abstände richten sich nach der Länge der Zaunelemente, die zwischen die Pfeiler geschoben werden. Auf dieselbe Art entstehen die Trennwände der Bansen. Dort machen sich auch die Wellblechnachbildungen von Noch sehr gut, wenn man ihnen zuvor eine rostbraune Lackierung und einige Dellen und Risse verpasst.

Weiter geht es mit der nächsten Bastelei, einer LKW-Waage vor dem Lagerhaus, deren Abmessungen mittels entsprechender Modellfahrzeuge ermittelt wird. Dünne, gebeizte Balsaholzstreifen bilden die Beplankung nach. Sie werden auf einen festen Kartonstreifen geklebt. Die bereits erwähnten Plastruct-H-Profile ahmen hier die stählerne Umrandung nach. Ihr passendes Aussehen erhalten die abgelängten Teile durch den Auftrag des Farbtons „Gun Metall". Nachdem die Waagen-Grundplatte fertig gestellt ist, wird sie in einem entsprechenden Asphalt-Ausschnitt versenkt eingebaut. Um das Gelände der Schrotthandlung auch beleuchten zu können, sollten noch einige Lampen in epochegerechter Ausführung aufgestellt werden. Sie sind in verschiedenen Formen beim Fachhändler erhältlich.

Schrottautos – Marke Eigenbau

Alteisen im Miniaturformat lässt sich auf verschiedene Weise gewinnen. Zum einen bietet sich der Gang zu einer Schlosserei an, wo täglich Metallspäne anfallen. Diese erfordern vor ihrer Verwendung allerdings eine Entfettung, da sie in der Regel recht ölig sind. Zum anderen finden sich passende Kleinteile oftmals in der Bastelkiste. Sie lassen sich mit einer matten Lackfarbe und anschließendem rostfarbigen Schmutzpuderauftrag schrottreif gestalten. Dasselbe gilt für Maschinenteile, die sich im Sortiment diverser Zubehörhersteller finden. Um nicht zuviel Material bereitstellen zu müssen, empfiehlt es sich, vor dem Einfüllen und Verkleben des Schrotts Hartschaum-Füllstücke in die Bansen zu setzen.

Was ein richtiger Schrotthändler ist, der hat natürlich jede Menge Schrottautos auf dem Gelände. Hier finden Liebhaber alter Automodelle oftmals noch das eine oder andere Ersatzteil. Entsprechend gestaltete Teile sind auf dem Dachboden des Lagerhauses verstaut, der gleichzeitig als Verkaufsraum dient. Das Dach wird zu diesem Zweck nicht fixiert, sondern nur aufgelegt. Und nach dem Motto „Alte Liebe rostet nicht" haben wir uns auch im Kleinen intensiv mit Altautos beschäftigt. Wir haben sie aus festen Alufolienstücken, wie sie beispielsweise als Deckel von Kunststoffbechern Verwendung finden, im Eigenbau hergestellt. Die Arbeitsschritte sehen wie folgt aus. Zuerst sucht man sich verschiedene Modellautos zum Abformen aus. Danach legt man die Folie über das Urmodell und drückt sie langsam fest. Um die Details herauszuformen, empfiehlt es sich, ein weiches Tuch zu verwenden. Dennoch ist eine sanfte Vorgehensweise angeraten, um das Modellauto nicht zu beschädigen. Nach dem Abformen schneidet man noch die Fenster heraus und den unteren Fahrzeugrand zu. Danach überzieht man das Alugebilde mit einer Glanzfarbe aus der Sprühdose oder Airbrushpistole. Mit einem Pinsel folgt dann das Herausarbeiten von Details wie Scheinwerfern und Stoßstangen. Sind die Schrottautos trocken, dürfen sie verbeult werden, was aufgrund des weichen Alumaterials sehr leicht gelingt. Ein passender Aufbewahrungsort ist zuvor neben den Schrottlagerplätzen geschaffen worden.

Die abschließende Geländegestaltung besteht noch aus dem Aufrieseln einer Schmutzmischung, die aus feinsten Metallspänen, Sand und wenig Schmutzpuderfarbe besteht. Ein Netz aus Kunststoff oder Metall, an der Öffnung des Streugefäßes befestigt, sorgt für einen gleichmäßigen Auftrag. Die Fixierung der zuvor mit Wasser befeuchteten Schicht geschieht mit verdünntem Weißleim.

Was jetzt noch fehlt, sind neben offenen Güterwagen für den Schrotttransport und einer Rangierlok auch LKW, Container und ein Bagger. Herpa und Wiking bieten hierzu Fertigmodelle in 1:87 an. Es gibt aber auch unkomplizierte Bausätze wie zum Beispiel den Liebherr-Radbagger von Kibri, der in der Schrotthandlung seinen Dienst versieht. Eine V 60 hat rechtzeitig mehrere Wagen bereitgestellt. *Michael Siemens*

Teil 4

Die Wirkung einer Modellanlage steigt oder fällt mit Gleisschotterung sowie Belägen für Bahnsteige und Straßen: Unterpreuschwitz verbindet Traditionelles mit pfiffigen Nova.

Innovative Mischung

Eine Verlockung stellte er dar, der preiswerte und dennoch bestechend gut aussehende Gleisschotter von Noch. Lange Jahre wurde im professionellen Modellbau fast ausschließlich auf elitäres Schottermaterial gesetzt, welches im Zuge der Verarbeitung auf der Anlage fürwahr nicht nur mit Vorteilen glänzt. So enthält beispielsweise der Basaltschotter von Asoa einen erheblichen Staubanteil, der während des Verklebens gebunden wird und dadurch letztlich für extreme, zuvor nahezu unberechenbare Nachdunklung des fertigen Gleisbetts sorgt. Außerdem stören oftmals sehr lange, schlichtweg vorbildwidrig geformte Gesteinssplitter die Gesamtwirkung.

Anfängliche Skepsis angesichts jenes günstigen Preises des (vergleichsweise etwas grobkörnigeren) H0-Schotters von Noch wich alsbald absoluter Begeisterung: Die vorbildgerecht geformten Steinchen enthalten kaum Staub und dunkeln folglich im Zuge des Verklebens nur minimal nach. Lediglich die Farbauswahl ab Werk konnte nicht wirklich überzeugen. Grauer Schotter allein erschien zu trist und brauner zu intensiv. Erst die Mischung macht's auch hier – und das nach persönlichem Ermessen ideale Mischverhältnis wurde schließlich auch gefunden: Der Inhalt dreier Noch-Schotterbeutel 09374 (grau) wurden mit jenem zweier 09372 (braun) vermengt. Das Ergebnis befriedigte auf Anhieb – im losen wie im verklebten Zustand – und taugt allemal als neue Basis-Schottermischung für sämtliche Segmente und Module der Unterpreuschwitz-Serie für H0-Mischbetrieb.

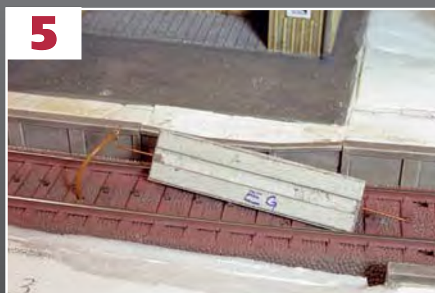
Gerade für Mittelleitergleise ist aus optischen Gründen ohnehin ein nicht zu feiner Schotter vorzuziehen, da dieser in der Fernwirkung besser die Punktkontakte kaschiert. Unsichtbar wird der Mittelleiter wohl niemals werden, wirkt jedoch dank der Dunkelheiten zwischen den Körnchen sowie des Schwarzanteils in der Mischung sehr viel unaufdringlicher als mit strikt maßstäblichem H0-Schotter.


1
Eine Lage aus 0,5 Millimeter starkem Karton stabilisiert die Oberfläche des Depron-Unterbaus im Bereich des späteren Straßenbelags.


2
Der Lampensockel wird später von unten her in die Bohrung geklemmt, während das milchig weiße Filmdöschen als Licht-Diffuser fungiert.


3
Alte Radsätze mit wuchtig ausgeprägten Spurkränzen sind hier das Maß aller Dinge: Der hölzerne Übergang zum Inselbahnsteig entsteht.


4
Mit der Maserung gebürstet: So erhalten die Holzbohlen ihre schön verwitterte Struktur.


5
Kontaktsicher: Der Mittelleiter-Draht wird (unter der Anlage) noch extra angeschlossen.


6
Probefahrt: Zusätzlich sorgt noch Silberleitlack für Direktverbindung mit den Punktkontakten.



Reizvoller Kontrast zwischen Alt und Neu: Pikos gelungener Desiro 642 110/610 wartet auf Gleis 1 die Kreuzung mit dem Gegenzug ab.

Jene optimale Harmonie von Körnung wie Farbmischung mit Märklins C-Gleis veranschaulichen unsere Bilder. Für feinstes H0-Pur-Zweileitergleis sollte der Modellbauer dann aber doch auf kleinere Noch-Körnungen (TT respektive N) oder die gewohnten Asoa-Produkte in exakter Maßstäblichkeit zurückgreifen. Im übrigen Zweileiterbereich resultiert eine stimmige Oberbau-Wirkung eher aus harmonischer Abstimmung der Schotter-Körnung auf die Dimensionierung des jeweiligen Schienenprofils.

Unterpreuschwitz will stets auch experimentellem Arbeiten Raum bieten. So wurde die durchweg trocken aufgebrachte Schotterung zunächst einheitlich mit Fließverbesserer übersprüht, um anschließend vier Kleber miteinander zu vergleichen. Das gute alte Weißleim-Wasser-Gemisch trat gegen Asoas Schotterkleber, Asoas Geländekleber sowie den Schotterkleber von Niemec an. Alle vier Kleber wurden mittels Pipette satt aufgeträufelt und verteilten sich gleichmäßig. Während das Leimwasser und der Niemec-Kleber das Schotterbett weißlich durchtränkten, war vor allem der fast farblose Asoa-Schotterkleber kaum sichtbar, ebenso der nur unwesentlich milchigere Geländekleber. Leicht können dadurch Bereiche vergessen werden, weshalb sich generell ein mehrfaches Tränken empfiehlt.

Gravierende Unterschiede offenbarte dann das getrocknete Endergebnis. Für den eigenen Geschmack zu leicht wieder lösen ließen sich jene Steinchen, die mit Asoas Schotterkleber befestigt wurden. Der Geländekleber aus selbem Hause glänzte zwar mit ein wenig mehr Klebekraft, wirklich



Ein graues Dispersionsfarb-Weißleim-Gemisch dient auf dem Depronmaterial unserem späteren Bahnsteigbelag als solider Haftgrund.



Das Gemisch nimmt sodann Quarzsand auf, der, geglättet und mit Fließverbesserer übersprüht, insgesamt noch mit Leimwasser fixiert wird.



Karton mit Sekundenkleber-Festigung: Betonplatten-Abdeckung der Seilzug-Durchführung.



Experiment mit Erfolg: Die feine, sandhaltige Dispersionsspachtelmasse wird aufgebracht.

fest war der Schotter damit aber auch nicht – eine Gefahr für offene Lokgetriebe und somit nur vertretbar, wenn man Gleisanlagen ab und an umbauen möchte. Optimale Festigkeit lieferten hingegen der Niemec-Kleber und das altbewährte Weißleimwasser.

Wie besagte Asoa-Produkte wird der zwecks Geräuschdämmung elastische Niemec-Spezialkleber (auf Kunststoff-Dispersionsbasis) in verarbeitungsfertiger Konsistenz geliefert. Der Nienburger Modelleisenbahnclub (www.niemec.de) hat übrigens auch ein optimal abgestimmtes Netzmittel (Fließverbesserer) sowie weitere Spezialkleber im Programm.

Geschmackssache Schotterkleber: Lieber bombenfest oder doch umbaufähig?

Besonderes Augenmerk gilt in Unterpreuschwitz Oberflächen-Strukturen. Erinnerungen an den aus mit Teer gebundenem, recht grobem Schottermaterial bestehenden Belag früherer Schüttbahnsteige der Tauberbahn sollten umgesetzt werden. Sehr nahe kommt jener Wirkung die im Bereich um das Agenturgebäude kreierte Beschichtung aus Quarzsand: Eingestreut in eine Basis aus Leim-Farbgemisch, geglättet, mit Fließverbesserer übersprüht und mit Weißleimwasser fixiert, wurde der Belag nach seiner ersten Trocknungsphase noch mehrfach mit verdünnter Dispersionsfarbe grau getränkt. Sehr schön wirkt der Kontrast zur vorbildgerecht mit neuerem Belag versehenen Verlängerung des Inselbahnsteigs. Die Asphalt-Trennkante lenkt obendrein das Betrachterauge von der weiter links liegenden Stoßkante der beiden Bahnhofssegmente ab.

Der modernere, feinere Belag basiert auf einer gebrauchsfertigen Dispersionsspachtelmasse von Baufix und revolutioniert in Unterpreuschwitz nebenbei auch den H0-Straßenbau. Sogar unter der Lupe hält der Bahnhofsvorplatz, was er bereits dem bloßen Auge verspricht: Die Feinstruktur des Straßenbelags stellt, nicht zuletzt auch dank des realistischen Glitzerns der wasserverdünnt und vermischt aufgebrachten Heki-Straßenfarben 6600 (Beton) und 6601 (Asphalt), die H0-Straßengestaltung sämtlicher Vorgängerprojekte in den Schatten.

Doch genauso darf es eben sein, denn allein der Weg ist das Ziel: Niemals sollte man sich zu sehr im Altgewohnten festfahren, sondern stets offen für Experimente sein, welche dann gar nicht so selten wahre Innovationen hervorbringen. Manches ist allerdings dennoch kaum mehr zu toppen, so beispielsweise die großartige Wirkung des langjährig bewährten Asoa-Splitts im Bereich der Unterpreuschwitzer Ladestraße.

Michael Robert Gauß



Fotos: Gauß

Lange Fahrzeuge und Modellbahn-Radien... Dennoch: Aufgrund der Weiche Ausstieg am verlängerten Inselbahnsteig – hier eigens mit zweiter Kante.



Aus einer gravierten Heki-Dur-Platte entsteht die Abgrenzung der Ladestraße zum Gleis hin. Geklebt wird mit Expressleim.



Grau ist nicht gleich Grau: Der uniforme Ton der Heki-Platte befriedigte nicht. Die Einfärbung erfolgt an Ort und Stelle.



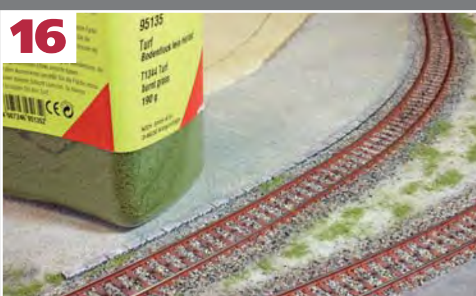
Endlich verschwindet die Plastik-Bettung des C-Gleises unter echtem Gestein: Erst so wird die Illusion wirklich perfekt!



Material sparen zwischen Bahnsteigkante und Gleis: Unten billiger Quarzsand, darüber erst Modellbahnschotter.



Akzeptabler Farbunterschied: Der verklebte Schotter (links und hinten) wirkt nur ein wenig dunkler.



Fertige Ladestraße und erstes Grün: Noch-Turf sorgt im Gleisfeld für eine sehr natürliche Wirkung.



Harmonie: Der Gleisschotter und die beiden verschiedenen Bahnsteigbeläge wirken glaubhaft.



Graue Wurst aus der Tube: Mittels Palettmessers verstreicht man den Belag; auch die Finger taugen...



Der Vergleich zum letzten Bild zeigt, die elastische Masse lässt sich ordentlich verarbeiten...



Nur die Segment-Trennkante stört jene nahezu perfekte Wirkung des neuen H0-Straßenbelags.



Alt soll er wirken: Mit verdünnten Heki-Straßenfarben gelingt die gewünschte Asphalt-Illusion.



Foto: Klaus Eckert

Die Funklok Re 6/6 f von Märklin besticht durch zierliche Einholmstromabnehmer und Ansetzteile aus Metall.

AUF EINEN BLICK

PRO *Ordentliche Zugkraft; viele zierlich ausgeführte Details; einwandfreie Bedruckung; geschlossene Frontschürzen beiliegend und wahlweise montierbar*

KONTRA *Lautes Fahrgeräusch*

PREIS *329,95 Euro (UVP)*

URTEILE

Märklin bereichert sein H0-Sortiment an SBB-Lokomotiven mit einer Re 6/6 als Umbauversion mit eckigen Lampen und Funkantenne.

Kraftvoller Bergfex

Die sechsachsige Re 6/6 prägte einst den schweren Personen- und Güterverkehr am Gotthard. In Doppeltraktion mit einer Re 4/4 II ist der kraftvolle Bergfex bis heute das Maß aller Dinge vor schweren Lasten. Im Modell ist die Umbauversion mit eckigen Lampen, feuerrotem Lack und einer Funkfernsteuerung wiedergegeben, die ab 2000 in einigen der Loks installiert wurde. Diese Varianten liefen unter der Reihenbezeichnung Re 6/6 f. Beim Modell sind die Antennen jeweils im Dachbereich oberhalb der Führerstände zu erkennen. Filigrane Scheibenwischer, angesetzte Griffstangen sowie Führerstandseinrichtungen runden den hochwertigen Eindruck dieser weitgehend aus Metall gefertigten Digital-Lok ab. An den Seiten ist das Stadtwappen von „Stein am Rhein" als sauberes Druckbild erkennbar. Auch die Beschriftung zeigt sich in märklintypischer Qualität. An den Stirnseiten prangt ein erhaben ausgeführtes Schweizer Kreuz. Zum Innenleben gehören ein Mfx-Decoder, der etliche Geräusch- und Lichtfunktionen wie den Schweizer Lichtwechsel ermöglicht, und ein geregelter Hochleistungsantrieb. In puncto Fahreigenschaften benahm sich die schachtelfrische Lok bockig, nach einigen Runden lief sie geschmeidiger und zog kraftvoll einen vorbildgetreu langen Güterzug über die Anlage. *Klaus Eckert*



Der Einblick in den aquariumsgleichen Führerstand ist grandios.



Fotos: Rainer Albrecht

Besonders die Lüftergitter sind bemerkenswert. Aber auch die Drehgestellblenden bewegen sich auf ganz hohem Niveau.

Beim US-Hersteller Athearn ist eine außergewöhnlich gelungene H0-Rangierlok im Lack der legendären Rock Island erhältlich.

Der blaue Fels

Die jüngere Geschichte der Chicago, Rock Island and Pacific Railroad (CRI&P), kurz Rock Island, gehört zu den interessantesten Kapiteln der US-Eisenbahngeschichte. Die CRI&P hatte zwar ein attraktives Netz, das wichtige Knoten im Mittleren Westen verband, dennoch lavierte die Bahngesellschaft seit der großen Depression am Rande der Insolvenz bis zu ihrem endgültigen Bankrott im Jahr 1980. In den letzten Jahrzehnten wechselten die Loks der Rock Island des öfteren ihr Erscheinungsbild.

Die letzte Lackierungsvariante zeigt das neue Modell einer EMD-SW 1500 aus dem Hause Athearn. Als erstes fällt einem am 1:87-Modell der detaillierte Führerstand auf. Die großen, perfekt eingesetzten Fenster gewähren einen prima Einblick in den Lokführer-Arbeitsplatz, den die Athearn-Konstrukteure wunderbar nachbildeten. Ebenso großartig sind die Lüftergitter an der Spitze des langen Vorbaus ausgefallen: Geätzte Gitter



So einen Zug vorbildgetreuer Länge gibt es aus einer Packung: Auspacken, aufgleisen, fahren.



Fotos: Rainer Albrecht

Thalys hat seine Züge ab 2009 optisch aufgefrischt. Kato hat nun im Modell nachgezogen.

Ein überarbeitetes Set mit einem vorbildgetreu zehnteiligen Thalys PBKA hat Kato in 1:160 auf den Markt gebracht.

Europa-Zug

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Gravuren; farbliche Gestaltung; Fahrverhalten; Verpackung; Preis*

KONTRA *Stromabnehmer aus Kunststoff; Triebkopf-Kupplungen schwer zu trennen*

PREIS *314,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Der Thalys PBKA ist ein echter Europäer und fährt mit vier verschiedenen Strom- und sieben verschiedenen Signalsystemen. Den Hochgeschwindigkeitszug in N von Kato gibt es nun im aktuellen Farbkleid, welches 2009 eingeführt wurde, wobei man beim Kauf wie gehabt einen kompletten Zug mit zwei Triebköpfen und acht Zwischenwagen erhält. Die Gesamtlänge beträgt 126 Zentimeter. Sie ist aufgrund des Kupplungsabstandes geringfügig länger als der maßstäbliche Wert. Die Gestaltung ist ansprechend, sauber und passgenau. Auch bei der Neuauflage weicht jedes Fahrzeug durch unterschiedliche Gravuren und Bedruckungen von den anderen ab. Der Hersteller hat sein Modell der Garnitur 4345 nachgebildet, welche zwischen Paris, Amsterdam und Köln eingesetzt wird und 1998 durch eine Kollision mit einem LKW von sich Reden machte. Die Neuauflage des N-Thalys ist mit einer Digitalschnittstelle nach NEM 651 ausgestattet. Die Verpackung beinhaltet sechs Gleisstücke nebst Prellbock, um den Zug auszustellen. *Olaf Haensch*



Das Innenleben der Maschine ist aufgeräumt und zeigt ein konventionelles Antriebskonzept mit Mittelmotor.

zieren das erstklassige Modell. Wunderbar zierliche Handläufe und Griffe sowie feinste Scheibenwischer und manches mehr werten das fein gravierte Gehäuse nochmals auf.

Die markante wasserblaue Lackierung ist makellos und konturenscharf, ebenso die Bedruckung mit dem charakteristischen „R" an der Seite.

Das Athearn-Modell fährt angenehm leise und laufruhig. Lediglich die Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h bei 12 Volt ist etwas zu hoch, und für eine Rangierlok fährt das 249 Gramm schwere 1:87-Fahrzeug mit 14 km/h bei 2,4 Volt auch etwas zu schnell an.

Und das Beste zum Schluss – der Preis: Der Athearn-Importeur Noch empfiehlt einen Preis von knapp über 100 Euro für das wunderbare Modell, das in China produziert wird.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; vorbildlich eingerichteter Führerstand; perfekte Lackierung und Bedruckung; ruhiger Lauf; Preis*

KONTRA *Etwas zu schnell*

PREIS *106,99 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶ Fleischmann: 120 205-0 in Spur N



Seit 2007 verkehren mehrere Hochgeschwindkeitsloks der Baureihe 120 vor Regionalzügen der DB Regio AG. Die Loks wurden dazu mit einem Nahverkehrspaket ausgestattet, das optisch am Zugzielanzeiger im Führerstandsfenster zu erkennen ist. Beim neuen Fleischmann-Modell handelt es sich um eine neue Bedruckungsvariante eines älteren, aber noch zeitgemäßen Modells. Die Lok besitzt eine NEM-Schnittstelle und ausreichend Platz für eine mögliche Digitalisierung. Einziger Wermutstropfen sind die eher für die Epoche III typischen roten Stromabnehmer. *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Exakte, konturenscharfe Lackierung und Bedruckung; Gesamteindruck*

KONTRA *Rote Stromabnehmer*

PREIS *UVP 189,00 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶ Transportwagen für Blechcoils in H0



Eine neue Lackierungsvariante der Drehgestellflachwagen mit sechs Radsätzen und Lademulden für Coiltransporte mit der Baureihenbezeichnung Sahmms 711 bringt Liliput unter der Artikelnummer L235767 auf den Markt. Der Waggon mit dem Untersuchungsdatum „4.7.85" passt wunderbar in Güterzüge Ende der 1980er-Jahre der Deutschen Bundesbahn. Graue Kunststoffrohre fungieren als Ladegut. Zum Zeitpunkt der Beladung muss allerdings großer Wagenmangel geherrscht haben, denn eigentlich dienen diese Fahrzeuge ausschließlich dem Transport von Blech-Coils. Die Drehgeselle wirken bei diesem Waggon sehr einfach und plastikhaft. *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Bedruckung; guter Gesamteindruck*

KONTRA *Preis; Drehgestelle; untypische Ladung*

PREIS *39,50 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶ Rübezahl von Brawa in H0



Dass der ET 89 von Brawa im Maßstab 1:87 ein äußerst gelungenes Modell darstellt, zeigte ja bereits unser Test in der letzten April-Ausgabe. Nach der roten Bundesbahn-Variante erreichte uns jüngst auch die DRG-Version in Grün. Es ist jedoch nicht nur die Farbe, die beide Modell unterscheidet, auch die Bühnen der beiden Modelle differieren. Akkurat wurde die Bühne des markanten Fahrzeugs nachgebildet. Die Fahreigenschaften sind tadellos und die Bedruckung und Lackierung sind genau wie die geamte Detaillierung des ET bestechend. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Perfekte Detaillierung; makellose Lackierung und Bedruckung; gute Fahreigenschaften*

KONTRA –

PREIS *209,90 Euro (UVP)*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶ Städte-Ex von Roco in H0



Als der Bautzener Waggonbau 1976 auf 103 Y/B-70-Wagen, die für die ČSD bestimmt waren, sitzen blieb, übernahm sie die DR, lackierte sie orange/elfenbein und setzte sie fortan als Städteexpress-Züge ein, die bis 1991 fuhren. Roco hat nun den bereits im Programm vorhandenen ČSD-Wagenkasten als Grundlage jener Farbvariante genutzt und drei verschiedene Städteexpress-Wagen entworfen. Das Modell mit der Artikelnummer 64823 hat einen Wagen erster Klasse zum Vorbild, die Nummern 64824 und 64825 jeweils einen Wagen zweiter Klasse. In ihrer Ausführung entsprechen sie ansonsten Rocos Y-Wagenmodellen nach ČSD-Vorbild. *Olaf Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Detaillierung; Inneneinrichtung; Bedruckung; geätzte Zuglaufschilder*

KONTRA *Lose Ansetzteile; relativ hoher Preis*

PREIS *49,90 Euro (UVP)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Vor der Musikkapelle unterwegs ist das neue Busch-Gespann. Ob von der Musik beim lauten Motorengeräusch noch etwas zu hören ist?

Busch präsentiert den Kramer-Schlepper KL 11 mit Festwagen im Maßstab 1:87.

Festumzug

Immer am 60. Tag nach dem Ostersonntag wird in katholischen Regionen Deutschlands das christliche Fronleichnamsfest gefeiert. Wer das neue Busch-Set Nr. 5 mit der Bezeichnung Pfarrei freilich in weniger katholischen Modellbahnregionen einsetzen möchte, kann sich als Vorbild Kinder- oder Stadtfeste nehmen, bei denen auch Themenwagen an den oftmals bunten Umzügen teilnehmen. Das Set besteht aus einem Schlepper und einem dazu passenden Gummiwagen. Der Schlepper selbst, ein Kramer KL 11, wurde von 1953 bis 1956 von den Kramer-Werken in Überlingen am Bodensee gebaut und war erst 2010 eine Modellneuheit der Firma Busch. Die Zugmaschine beeindruckt durch ihre sehr feine Gestaltung mit freiem Lenkgestänge, Gang- und Bremshebel sowie dem silbernen Auspuffrohr. Das unter der Artikelnummer 40062 angebotene Set beinhaltet neben dem Schlepper einen Gummiwagen, wie er zum Beispiel lange Jahre vom Anhängerhersteller Müller Mitteltal aus dem Schwarzwald im Angebot war. Auch beim Anhänger wurden viele Details wie zum Beispiel die Rücklichter und dreieckigen Rückstrahler berücksichtigt. Derartige Gespanne sind auf der Modellbahnwelt ab Mitte der 1950er-Jahre bis heute einsetzbar, da für diese Anlässe oftmals auch gerne die Oldtimer aus der Garage geholt werden. Sowohl der Anhänger wie auch der Schlepper sind bei diesem Set festlich geschmückt. Leider finden sich bei der Kapelle an manchen Stellen Klebespuren vom Zusammenbau. Ob das sicherlich sehr gelungene Set bei einem Ladenpreis von knapp unter 30 Euro viele Freunde findet, bleibt noch abzuwarten.

Korbinian Fleischer

AUF EINEN BLICK

PRO *Nette Szene; sehr detailliert; Made in Germany; farblich korrekt; Gummibereifung*

KONTRA *Preis; Klebespuren*

PREIS *29,99 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ◩



BLITZ-LICHT

▶Trapeztafel in H0

Der schwäbische Kleinserienhersteller H0fine aus Altenriet hat sich unter anderem der Fertigung originalgetreuer Signaltafeln verschrieben. Die H0-Trapeztafel mit der Signalbuchbezeichnung Ne 1 oder So 5 hat einen Pfosten aus Messingprofil mit quadratischem Querschnitt. Die beiden im Original emaillierten Schilder sind ebenfalls aus Metall und rückseitig so geätzt, dass selbst die Umkantung nachgebildet ist. Die Tafeln sitzen nicht plump am Pfosten, sondern an gelöteten Halterungen, die nicht nur gut aussehen, sondern auch stabil sind. *O. Haensch*



AUF EINEN BLICK

PRO *Ganzmetallausführung; Maßstäblichkeit; Detailtreue; saubere Farbgebung; Robustheit*

KONTRA *Preis*

PREIS *8,00 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Fotos: Rainer Albrecht



Die ausgezeichnete Detaillierung des Mähdreschers ist kaum zu überbieten. Zahlreiche Ätzteile verfeinern das aus Resin bestehende Modell.



Ob gerade Mittagspause ist, oder der Luftanzug des Perkins-Dieselmotors gereinigt werden muss? Zumindest ist die Arbeit unterbrochen.

Mit dem Europa-Mähdrescher füllt Mo-Miniatur eine Lücke bei den landwirtschaftlichen H0-Maschinen der Nachkriegsjahre.

Claas-Erntehilfe

Nach dem Zweiten Weltkrieg begannen sich die aus Amerika bekannten selbstfahrenden Mähdrehmaschinen auch in Europa durchzusetzen. Bei der Firma Claas aus dem westfälischen Harsewinkel beschäftigte man sich bereits seit 1930 mit der Entwicklung von Mähdreschern. 1953 stellte man den ersten selbstfahrenden Mähdrescher SF vor. 1958 folgte der verbesserte Typ Europa, das Vorbild des Modells, das von Mo-Miniatur exakt im Maßstab 1 : 87 umgesetzt wurde. Selbst das Schneidwerk mit 2,10 Metern Breite wurde exakt maßstäblich nachgebildet. Das Modell besteht aus Resin und wird durch zahlreiche Kleinteile ergänzt, die in Handarbeit sehr exakt angebracht sind. Die Lochbleche, die im Modell aus sehr feinen Ätzteilen nachgebildet sind, gehören zu den Highlights des Modells. Der Motor selbst sitzt separat rechts neben dem Fahrerplatz und entspricht ebenfalls exakt dem Vorbild, einem luftgekühlten Perkins-Diesel mit Anlasser, Einspritzpumpe und dem nach hinten geführten Auspuff. Leider nicht beweglich ist das Korntankrohr, was aber einen größeren konstruktiven Aufwand bedeutet hätte. Sehr schön sind die Reifen, die wie im Orignal aus Gummi bestehen. Einziger wirklicher Kritikpunkt sind die zahlreichen Lufteinschlüsse, die aber resintypisch sind. Nur teilweise wurden diese durch die silberne Lackierung ausgeglichen.

Korbinian Fleischer

AUF EINEN BLICK

PRO *Ausgezeichnete Detaillierung; exakte Lackierung und Bedruckung; viele Ätzteile*

KONTRA *Resintypische Lufteinschlüsse*

PREIS *69,00 Euro*

URTEILE

Foto: Rainer Albrecht

Licht aus dem Teller: „Avantgard", eine etwas andere Lampe aus dem Haus Viessmann, erleuchtet die H0-Bahner und -Bahnen.

Lichtreflex

Neue Vorbilder standen dem Lampen-Modell von Viessmann (Best.-Nr.: 6025) Pate. Die andersartige Tellerleuchte hat einen parabolisch geformten Reflektor, der das Licht der LED-Diode im Mast gleichmäßig, weit gestreut ausstrahlt. Die Helligkeit ist durch den großen, weichen Lichthof angenehm, aber dennoch so direkt, dass ein wenig Schattenwurf entsteht und die umgebende Modelllandschaft sehr realistisch in einen diffusen Lichtkegel taucht. Der Anschluss ist durch den Patentsteckfuß mit einem braunen (+) und einem gelben Kabel an bis zu 16 Volt Gleich- oder Wechselstrom sehr einfach und sicher gelöst. Bei Verwendung von Wechselstrom empfiehlt Viessmann sein Powermodul 5215. Damit sind bis zu 100 LED-Leuchten flackerfrei anzuschließen!

Rainer Albrecht

Dank indirekter Beleuchtung genießt das Preiserlein-Paar einen romantischen Moment.

AUF EINEN BLICK

PRO *LED-Licht mal anders, besonders weich gestreut, trotzdem ausreichend hell*

KONTRA *Preis etwas zu hoch*

PREIS *14,30 Euro*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Ein Stück SCHWEIZ in 1:87

Mit unerschöpflicher Fantasie, nahezu unendlicher Geduld und einem starken Willen verwirklichte Marc Antiglio seinen Traum: Im Laufe von 17 Jahren schuf er in Teamarbeit mit zahlreichen Spezialisten und Helfern eine Modellbahnanlage, die ihresgleichen sucht. Im schweizerischen Granges-Paccot bei Fribourg ist dabei eine der schönsten Ausstellungsanlagen Europas entstanden. Die Chemins de fer du Kaeserberg zeigen auf drei Ebenen die Welt der Schweizer Bahnen während der 90er-Jahre. Auf den über zwei Kilometer langen Modellstrecken der SBB (Schweizerische Bundesbahnen), RhB (Rhätische Bahn) und KBB (Kaeserbergbahn) sind 120 Züge nach Schweizer und internationalen Vorbildern unterwegs. Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals stellt ein Meisterwerk des Anlagenbaus und seine Schöpfer vor. Sie beschreibt die Entstehung der Anlage und vor allem den Betrieb mit den zahlreichen authentischen Fahrzeugen und Zuggarnituren.

Super-Anlagen 1/2011: 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit über 130 Abbildungen, Tabellen und Plänen
Best.-Nr. 671101 · € 13,70



Foto: D. Wietlisbach



Im hinteren Höllental
Durch das Tal der Gutach
Best.-Nr. 670802 · € 13,70



Modellbahn im Museum
Bahnhof Schlüchtern im Modell
Best.-Nr. 670901 · € 13,70



Die DB in den 70ern
Modellbundesbahn
Best.-Nr. 670902 · € 13,70



Erz, Stahl und Eisenbahn
Miniaturwelt Oberhausen
Best.-Nr. 671001 · € 13,70



Schwarzwald in 1:87
H0-Anlage v. Modellbauteam Köln
Best.-Nr. 671002 · € 13,70

Eisenbahn JOURNAL Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Als Modell könnte es Brawas neue T 8 im Maßstab 1:87, liebevoll detailliert und zugkräftig, zu mehr Popularität bringen als ihr wenig gerühmtes Vorbild.

Ein starkes Stück

Die Remshaldener Modellschmiede Brawa ist dafür bekannt, sich besondere Vorbilder zu suchen und bestens durchdacht ins Modell zu übertragen. Mit der nun lieferbaren preußischen T 8 setzt der Hersteller diese Linie konsequent fort. Die Baureihe, von 1906 bis 1909 in 100 Exemplaren ausgeliefert und als Ersatz veralteter Tenderlokomotiven wie der preußischen T 3 gedacht, hat zudem eine äußerst interessante Geschichte aufzuweisen (siehe S. 36ff). Die T 8 ist ein ideales Modell für Besitzer kleinerer Nebenbahnanlagen, als DB- oder DR-Variante einsetzbar in der Epoche III. Nicht weniger als 60 Jahre stand die letzte T 8, 89 1004, im planmäßigen Einsatz. Möglicherweise erscheint in Zukunft auch noch ein Modell dieser Lok, welche in den 1980er- und 1990er-Jahren Sonderzüge bespannte.

Ist das Modell einmal der stabilen und ansprechend gestalteten Verpackung entnommen und legt die ersten Meter auf dem H0-Gleis zurück, fällt



Da zieht doch tatsächlich ein Bayer nach Berlin! Wer ließe sich seine Möbel nicht gern von dieser T 8 befördern?

sein schlingernder Lauf auf den Schienen ins Auge. Sollte es etwa ebenso unausgeglichene Massen haben wie sein Vorbild? Wohl kaum. Ebensowenig ist anzunehmen, es sei bewusst so konstruiert worden. Es ist eben einfach eine Eigenart dieser Bauart mit ihrem kurzen Achsstand und relativ hohem Schwerpunkt, dass sie im Gleis hin und her pendelt. Der Modellbahner freut sich darüber, dass das kleine Schmuckstück noch etwas näher am Original ist.

Die Proportionen wurden gut getroffen und die Detaillierung ist einmal mehr auf hohem Niveau. Angegossene Leitungen sind die Ausnahme. Was an der T 8 zu finden ist und maßstäblich nachzubilden war, besitzt auch das Modell. Als markante Beispiele seien der vollständige Seitenzug für die Zylinderentwässerung oder der Überhitzerautomat auf der Rauchkammer genannt, den die Loks mangels Erfolgs und Notwendigkeit schon nach etwa zehn Jahren wieder verloren. Jeder Niet beziehungsweise Schraubenkopf sitzt im Zinkdruckgussgehäuse und -fahrwerk, wo er sein soll. Auch erfreut der Hersteller den Käufer seiner Neuheit mit den Abdeckungen des heizerseitig untergebrachten Kohlenkastens, die sich nach Wunsch öffnen oder schließen lassen. Die Lackierung und Bedruckung sind vorzüglich. So ist nicht nur die Bezeichnung „7012 Berlin“, welche die Lok als eines von 23 an die KED Berlin gelieferten Exemplaren ausweist, deutlich lesbar. Unter der Lupe sind selbst auf dem winzigen Fabrikschild noch jeder Buchstabe und jede Ziffer zu erkennen. Eine Verbesserung wäre hier nur noch die Nachbildung der Materialstärke der Schilder. Schön, dass Brawa auch an die korrekten, unter-

Wie echt: Auch das Modell schlingert im Gleis





Die T 8 hat einen glatten Rücken, ganz ohne Tender. Das bedeutete zwar eine gute Streckensicht, aber auch eine erschwerte Arbeit für den Heizer.



Die gelben LED in den großen Laternen sind recht auffällig. Sie erzeugen ein der damaligen Gasbeleuchtung nachempfundenes warmes Licht.



Zahlreiche Details machen die Lokfront zu einer Augenweide. Nur die Trennstelle am Schlot stört.

schiedlichen Farben der Beschriftungen, nämlich Gelb und Weiß, gedacht hat. Überhaupt scheint man gründlich recherchiert zu haben, was selbst in den Werbetexten mit korrekten historischen Angaben zum Ausdruck kommt. Doch das Modell muss sich auch Kritik gefallen lassen, denn die breiten Nahtstellen des aufgesetzten Schlotes und des Führerhausoberteils sind zu auffällig.

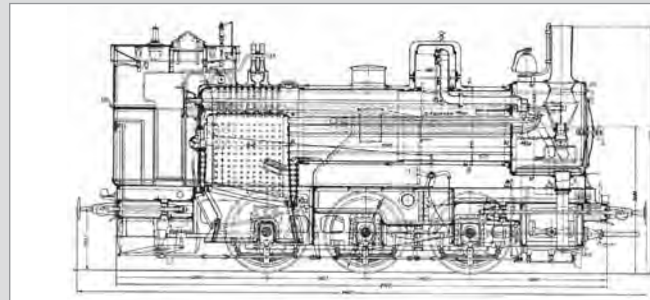
Zugkraft auch ohne Haftreifen

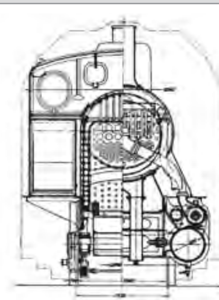
Das Fahrwerk ist filigran. Die aus Kunststoff bestehenden Stangen kommen dem Vorbild sehr nahe. Unter dem Führerhausboden findet sich die Anlenkung des Bremsgestänges, welches ebenso nachgebildet wurde wie die einzelnen Federpakete der Achsen. Entfernt man den Fahrzeugboden, wird der Blick auf den Antriebsblock frei, in dem die beiden hinteren Achsen lagern. Die erste Kuppelachse wird über die Kuppelstangen mitgenommen. Der Dreikuppler zeigt sich sehr zugkräftig, obwohl auf Haftreifen verzichtet wurde. Dadurch kann der Strom über möglichst viele Kontaktstellen, nämlich über alle sechs Räder, aufgenommen werden. Das hohe Eigengewicht des Modells ermöglicht dennoch die Beförderung vorbildgetreuer Anhängelasten, nämlich nicht weniger als 72 Achsen in der Ebene, was ungefähr 650 bis 700 Tonnen bei den damals üblichen zweiachsigen Wagen der Länderbahnen entspricht.

Nachdem sich das Fahrzeug bei 2 Volt sanft in Bewegung gesetzt hat und nun die gelben, eine Gasbeleuchtung imitierenden, farblich jedoch nicht ganz passenden LED aufleuchten, fährt es zunächst mit nur einem km/h, bevor es nach Erhöhung der Spannung schließlich bei 12 Volt seine

Mess- und Datenblatt

Preußische T 8 von Brawa in H0





Zeichnungen: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Brawa, Remshalden
Bezeichnung: 7012 Berlin der K.P.E.V.
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2010
Epoche: I
Katalognummer: 40500
Ausführungen: K.P.E.V., DR und DB, jeweils 2-Leiter-Gleichstrom analog und 3-Leiter-Wechselstrom digital
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 212 Gramm
Mindestradius: 310 mm
Kupplung: Kulissengeführte Roco-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 219,90 Euro UVP



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 6 Räder
Motor: Dreipoliger, schräggenuteter Flachmotor
Beleuchtung: LED gelb, fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht
Digitale Schnittstelle: 21-polig



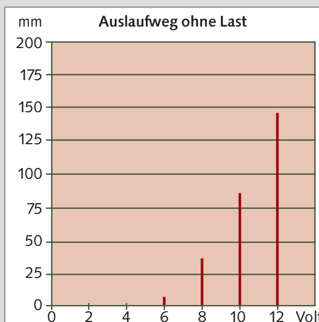
Mechanik

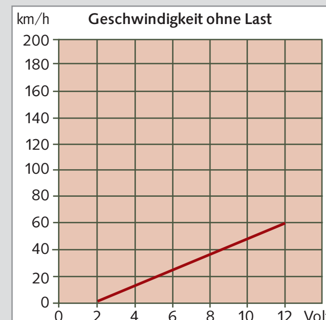
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 2. und 3. Kuppelachse
Schwungmasse: Eine, 23,5 x 4 mm
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 72 Achsen
3 % Steigung: 40 Achsen



Service

Gehäusedemontage: Werkzeugkastendeckel und Rauchkammertür abziehen, Entwässerungszug am Kessel aushängen, zwei Schrauben lösen
Innenteile: Motor, Getriebe und Digitalschnittstelle sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Blistereinsatz
Ersatzteilversorgung: Über den Fachhandel





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
v_{max} NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,0	0,9	-
Kriechen	2,0	0,9	-
U_{Nenn}	12,0	60,0	148
v_{max} Vorbild	12,0	60,0	148
v_{max} NEM	-	84	-

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	9460	108,7	109,3
Achsstand	3400	39,1	39,5
Kuppelraddurchmesser	1350	15,5	15,3
Breite	3100	35,6	35,9
Höhe Kesselmitte über SO	2500	28,7	28,4
Höhe über SO	4200	48,3	49,9

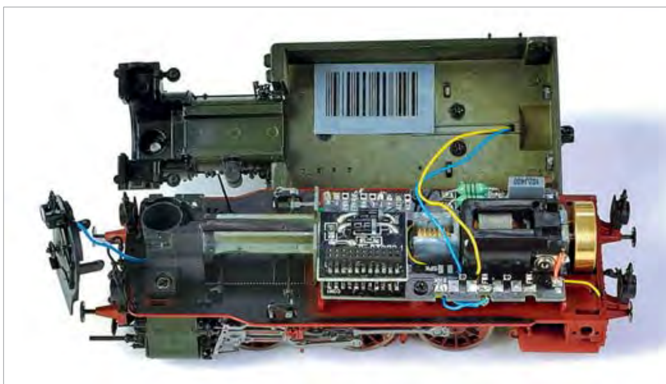


An der Rauchkammer sitzt der Zylinder des Überhitzerautomats aus der Anfangszeit des Heißdampfes. Schön ist der zu öffnende Kohlenkasten.

absolut vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 60 km/h erreicht. Währenddessen läuft es sehr gleichmäßig und ist gut zu regeln, allerdings könnte sein Antrieb leiser sein. Dazu wünscht man sich den vorzüglichen Sound ähnlich der in der letzten Ausgabe probegefahrenen T 11. Doch dieser fand in der kleinen T 8 keinen ausreichenden Platz. Rauchgenerator und Decoder können jedenfalls nachgerüstet werden, dafür ist die Lok vorbereitet.

Das Rangieren und Bedienen von Anschlüssen mit dem kleinen „Knochenschüttler“, wie die T 8 aufgrund ihres unruhigen Laufs bei höheren Geschwindigkeiten oft genannt wurde, macht Freude. Die federnden Puffer sind sehr leichtgängig und beweglich genug, um auch im Modellbetrieb erkennbar zu wirken. Das fein gestaltete Gestänge erweckt den Anschein, auch in der maßstäblichen Verkleinerung die Antriebskräfte der Zylinder auf die Räder zu übertragen, und selbst der Mitnehmer des unterm Führerhaus sitzenden Schmierpumpenantriebs bewegt sich vor und zurück wie sein Pendant des Vorbilds.

Brawas neue Preußin ist seit April 2011 für durchaus gerechtfertigte 219,90 Euro (UVP) erhältlich. Insgesamt sechs Versionen hat der Hersteller bisher angekündigt: K.P.E.V., DR und DB, jeweils als Zweileiter-Analog- sowie Dreileiter-Digitalmodell. *oh*



Fotos: Rainer Albrecht

Nach der etwas kniffligen Abnahme des straff sitzenden Gehäuses ist das Innenleben mit der 21-poligen Schnittstelle einfach zugänglich.

Henschel-Lokomotiven im Modell

Wer die Wahl hat...

Als Sammelgebiet sind die Modelle von Henschel-Loks nahezu ungeeignet, außer, man besitzt eine mehr als prallvolle Brieftasche.



Für einen Henschel-Fan ein Muss: Die DE 2500 „Blauer Bock", lieferbar von Heris für die Spurweite H0.

Foto: Andreas Stirl

Es ist schier unmöglich, eine Marktübersicht über Henschel-Lokomotiven, die auch als Modell erhältlich sind, zu geben. Ein Hersteller, der weit über 30 000 Lokomotiven in der Zeit seines Bestehens baute, muss zwangsläufig von den Modellbahnherstellern berücksichtigt werden. Wer wissen möchte, ob sein Modell-Vorbild die Kasseler Werkstore verließ, der kann die Henschel-Lieferlisten durchforsten, die etwa auf der Internetseite von Jens Merte (http://lokfabriken.de) angeboten werden.

Einfacher ist es, den Überblick bei Baureihen wie der 45 zu behalten, der größten DRG-Güterzugdampflok, die komplett in Kassel entstand. In dem Fall muss sich der Modellbahner entscheiden, ob er das Dampfross von Märklin/Trix oder das aus dem Hause Liliput bevorzugt. Beide Hersteller haben ein zeitgemäßes H0-Modell im Angebot. Von Trix gibt es diese typische Henschel-Maschine auch für die N-Bahner.

Die beiden DB-Maschinen der BR 66 wurden ebenfalls in Kassel zusammenge-



Fotos (5): Rainer Albrecht

Eine kleine Auswahl der aktuell lieferbaren oder mit großer Wahrscheinlichkeit noch in den Regalen der Händler anzutreffenden Modelle im Maßstab 1:160 von Fleischmann: 218 134 in City-Bahn-Lackierung, 103 233 in Verkehrsrot mit „Roco"-Logo, die blaue E 41 062 sowie die 62 014.


Foto: Andreas Stirl

Mit der Kasseler 66 001 gelang Lenz ein toller H0-Auftritt.


Foto: Andreas Stirl

Eine Vorserien-E 10 aus Kassel war das Lima-Modell der 110 005.

schweißt. Für die H0-Bahner gibt es nur einen Großserienhersteller, der aktuell ein Modell anbietet, dafür ein um so gelungeneres aus dem Hause Lenz.

Ein echter Solitär war die V 320 der Bundesbahn. Henschel baute diese Lok, die bis heute im Einsatz ist, und deren markante Stirnform später auch für die V 160-Familie übernommen wurde. In H0 bereichert der sechsachsige Gigant derzeit das Brawa-Programm. Wer sich im Internet oder auf Börsen umsieht, findet aber bestimmt noch ein vermutlich preiswerteres älteres Rivarossi-Modell. N-Bahner können schon seit vielen Jahren ein Roco-Modell der V 320 erwerben. Bei Brawa finden Henschel-Sympathisanten neben der V 320 noch eine andere Spezialität der Henschel-Geschichte: Die Dampfmotorlok 19 1001.

Liliput ist neben der 45 auch mit der 62 für Henschel-Freunde interessant. Zwar nahmen die Altdorfer nach vielen Lieferjahren das Modell kürzlich aus dem Programm, aber es dürfte noch viele Modellbahnläden geben, die eine 62 anbieten.

Fällt der Name Henschel, denken die meisten zuerst an den legendären Henschel-Wegmann-Zug. Trotz des Bekanntheitsgrades sind Loks und Wagen gar nicht so leicht zu erhalten. In H0 findet sich derzeit kein Modell der 61 001 in den aktuellen Katalogen. Von Rivarossi ist eine 61 002 für dieses Jahr angekündigt.

Freunde moderner Technologien und echter Fortschritte kommen in ihrer Sammlung nicht an einem Modell der DE 2500 vorbei. Die drei Prototypen waren mit ihrer Drehstromantriebstechnik Meilensteine der jüngeren Lokomotiventwicklung. Es gab eine weiße Variante („Weißer Riese“),



V 160 100, ein H0-Henschel-Modell von Brawa.



Fleischmann-H0 hat unter anderen die 119 012 und ein schönes Modell der S 10 zu bieten.



Bis letztes Jahr im Liliput-H0-Programm: Die 62.

Das große Gewinnspiel: Fünf Henschel-Lokmodelle für Sie

Ein Unternehmen, das derart viele Lokomotiven unterschiedlichster Typen in alle Welt verkauft, hat in seiner Geschichte auch manches Highlight zu verzeichnen und den ein oder anderen technischen Durchbruch erzielt. Kondenstender waren eine Spezialität aus Kassel. Wir wollen von Ihnen wissen für welches Land Henschel 1931 die ersten Dampflokomotiven mit Kondenstender baute?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Henschel, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an gewinnspiel@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden fünf Lokmodelle verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.


Abbildung symbolisch



Foto: Andreas Stirl

Henschelmodell-Flut: Vom Drache bis zum ICE

Der Henschel-Wegmann-Zug von Märklin mit 61 001 an der Spitze blieb im Jahr 2005 leider den „Insidern" vorbehalten.



Von Arnold in N gab es ebenfalls eine 61 001.



Ein schönes Modell einer Henschel-Vorserien-103 ist E 03 01 in H0. Lob verdient auch die P 4.2.

202 002, eine Rote, 202 003 („Roter Ochse") und nicht zuletzt die blaue 202 004 („Blauer Bock"). Alle drei Versionen liefert Heris für technikaffine H0-Bahner.

Von vielen der Kasseler Besonderheiten versprechen sich Großserienhersteller keine ausreichend hohen Auflagen. Dann schlägt die Stunde der Kleinserienspezialisten und Edelschmieden wie etwa von Micro-Metakit, die betuchten Modellbahnern Exoten wie die erste Lok mit Abdampf-Turbinen-Tender, die T 38 3255 der DRG, anbieten. Auch ein H0-Modell der ersten Henschel-Lok „Drache" gab es schon. Der Herstellername klang nach Großserie, der Drache erschien jedoch in der Kleinserienschiene „Fine-Art" von Trix.

Bei Modellbahnern, vor allem den Anhängern der beliebten Epochen III und IV, läuten die Alarmglocken auch in der Autoabteilung des Modellbahnhändlers. Die Oldtimer-Spezialisten von Brekina haben drei verschiedene Henschel-Lkw-Typen im Sortiment (HS 12, HS 14 und HS 140). Herpa liefert einen HS 140 Wiking führt verschiedene Henschel-Lkw seit Jahrzehnten.

Zum Sammeln ist das Thema Henschel zu umfassend, zum Staunen darüber, was alles aus Kassel kam, ist es jederzeit geeignet.

Stefan Alkofer



Eine Henschel-DHG durfte bei Märklin viele Jahre lang auch in der Spur I nicht fehlen. Die 45 in H0 passt gut ins Göppinger Programm.

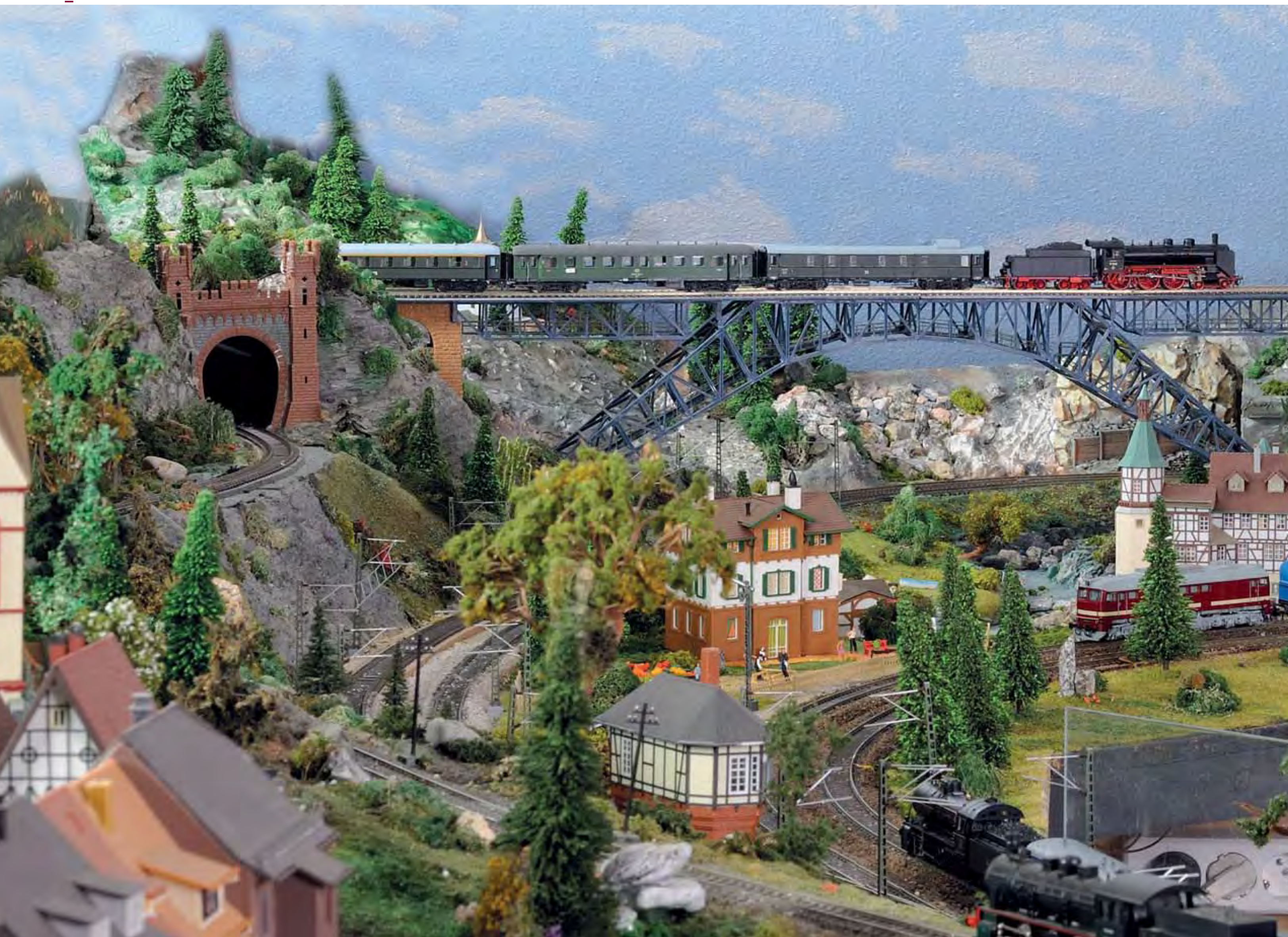


Fotos (4): Rainer Albrecht

Henschel begegnet dem Modellbahner nicht nur auf den Schienen: Henschel-LKw gibt es von Brekina (li und mi.) und Herpa.

H0-Anlage mit digitaler Haupt- und analoger Nebenbahn

Speicher-Platz



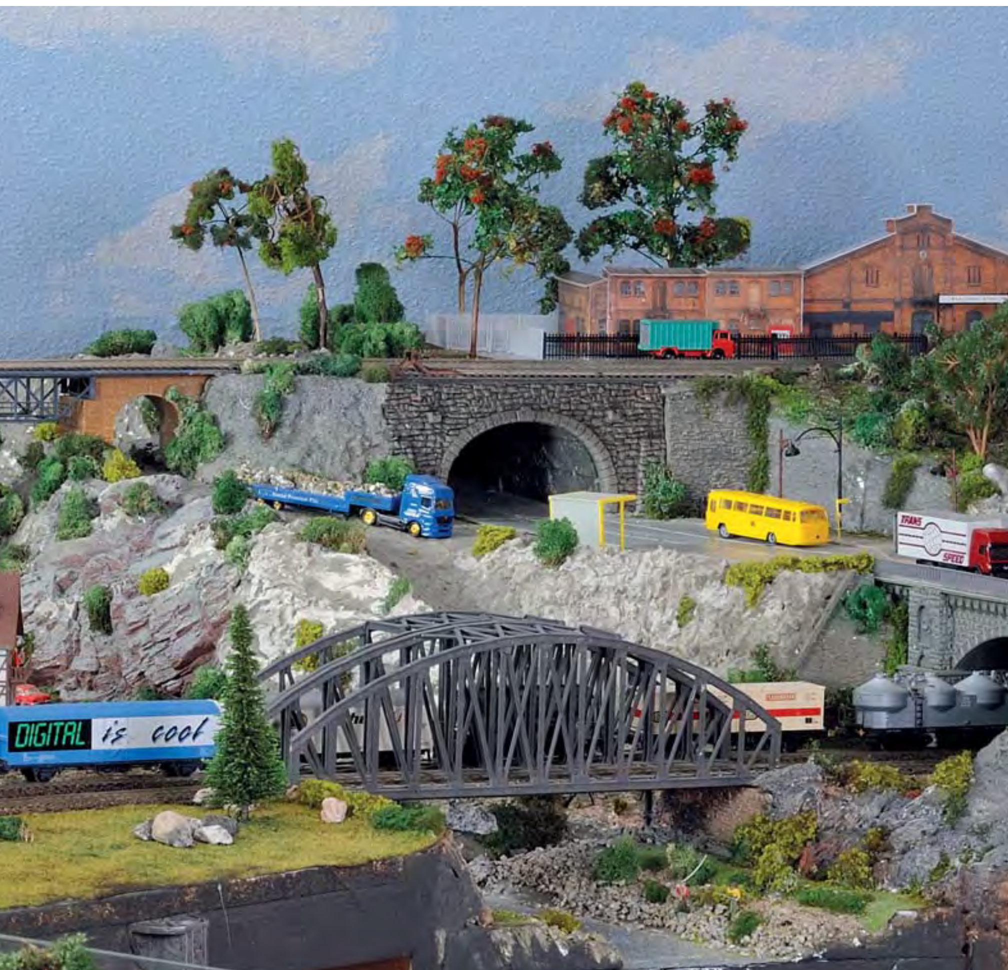
Der Platzbedarf setzt bei klassischen H0-Heimanlagen eher selten keine engen Grenzen, lässt daher Modellbahnträume auch meist nur in abgespeckter Form wahr werden.

Nicht so bei Manfred Girke: „Im Jahr 1988 konnte das Mietverhältnis in Eigentum umgewandelt werden und nun stand plötzlich ein Bodenraum von 264 Quadratmetern zur Verfügung“, verrät der Bergbau-Ingenieur im Ruhestand, der seit seinem sechsten Lebensjahr den Kontakt mit der Modelleisenbahn pflegt, von kriegs- und nachkriegsbedingten Pausen einmal abgesehen. „Dass bei einem solchen Platzangebot Höhenflüge der Gedanken zur Planung einer neuen Anlage entstanden, ist wohl nur zu natürlich“, lächelt Girke und fährt fort: „Aber die Vernunft und der Geldbeutel setzten sich durch!“

Immerhin, nach durchgreifender Sanierung eines Bodenteilbereichs inklusive der Installation einer Heizung standen für das neue Anlagenprojekt rund 90 Quadratmeter zur Verfügung, von denen der begeisterte H0-Modellbahner nicht weniger als 45 Quadratmeter ab 1990 Zug um Zug bebaute. Grundsätzlich in offener Rahmenbauweise bekam die zehnteilige Zweileiter-Gleichstrom-Anlage allmählich mehr als nur Konturen.

Die doppelte U-Form ist dabei auf den ersten Blick ebenso ungewöhnlich wie etwa

„Eine solch große Anlage bauen zu können, ist eine schöne Aufgabe, aber das alles muss auch erhalten, gepflegt und gewartet werden“, weiß Manfred Girke.





Viel Betrieb in raumgreifender Landschaft: Es ist tatsächlich ein und dieselbe Hauptstrecke, die hier im Blockstreckenmodus befahren wird.

der seinem Namen gar nicht entsprechende, weil offenliegende Schattenbahnhof.

„Man sollte keinerlei Abstriche an der guten Zugänglichkeit aller Anlagenteile machen, zu schnell drückt man hier in jungen Jahren ein Auge zu“, erklärt Manfred Girke, der sich rechtzeitig darauf eingestellt hat, dass wir halt alle nicht jünger werden. Unter diesem Aspekt ging der Diplom-Ingenieur auch an die Verdrahtung, insbesondere die Positionierung der Verteiler und Lötleisten. „Nach Möglichkeit wurden diese Punkte schwenkbar ausgeführt, so dass man spätere Arbeiten bequem neben und nicht unter der Anlage ausführen kann“, betont Manfred Girke und setzt mit einem unausgesprochenen Hinweis auf sein bereits begonnenes neuntes Lebensjahrzehnt mit einen Lächeln hinzu: „Ein Vorteil, der im Alter nicht zu unterschätzen ist!“

Wohl wahr und längst nicht allein vom Eintritt ins Rentenleben abhängig. Dabei macht Manfred Girke, Jahrgang 1929, nicht nur einen, wie sagt man so schön auf Neudeutsch, ach ja, fitten Eindruck, sondern er ist es auch. Aber es ist nicht nur die Beschäftigung mit der Modellbahnerei, die jung hält, oder?

Gute Kondition durch Sport und Modellbahn

„Ein Leben ohne Sport kann ich mir gar nicht vorstellen“, befindet der noch 81-Jährige, wirkt nicht umsonst noch immer recht durchtrainiert. Kein Wunder, ist Manfred Girke doch bis auf den heutigen Tag Freizeitsportler, lässt sich beispielsweise das Bowlen nicht nehmen. Einst war er aktiver Handballer und nicht, wie sein Wohnort Weißwasser vermuten lässt, Eishockeyspieler. „Auch Fußball und Volleyball habe ich, allerdings mehr zum Selbstgebrauch, gespielt“,

Die historische Fußgängerbrücke führt zu den Bahnsteigen von Keilhausen unt. Bf, verbindet diesen gleichzeitig aber auch mit dem ob. Bf.





Das kann schon mal passieren: Fasziniert vom Anblick der Villa aus der Kaiserzeit ist der abgelenkte Lenker des Kabellegers auf Abwege geraten.



Der Blick über die Bruch- und Hausteinmauer verfängt sich unweigerlich an der Blütenpracht, aber auch an den maßstäblicheren Bienenkörben.

schmunzelt der gebürtige Kohlfurter, zu dessen Bewegungsaktivitäten gleichfalls das Wandern zählt.

Was übrigens durchaus Auswirkungen auf die stattliche Heimanlage zeitigte, etwa in Gestalt des harmonisch in eine Phantasiemittelgebirgslandschaft eingefügten Bietschtalviaduktmodells.

„Die Bietschtalbrücke der Lötschberg-Südrampe, die ich unter viel Mühe selbst

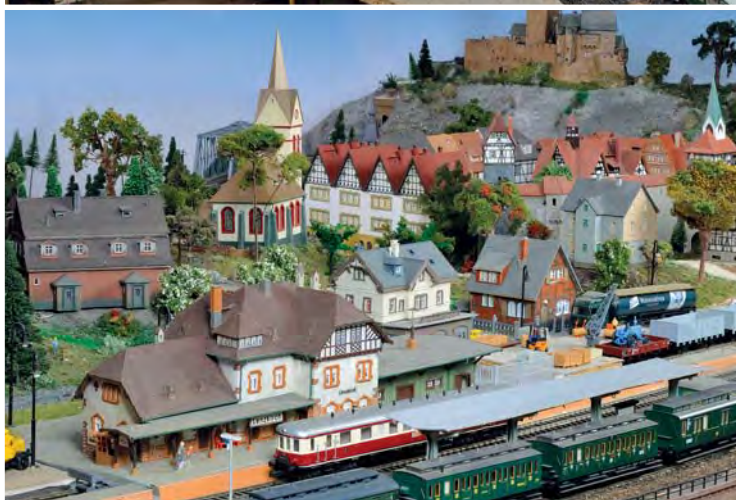


Das Luftbild bringt es an den Tag: Der heiße Sommer verspricht der Familie Zeisig eine üppige Kürbisernte.

Modellbahnanlage und Hintergrund deuten hier einen durchaus fließenden Übergang an.



Insellage: Reisende nach Keilhausen empfängt das stattliche Gebäude des unteren Bahnhofs.



Kleinstadtidylle zu Füßen der Burg: Keilhausens oberer Bahnhof wirkt, als hätte hier noch immer die gute alte Zeit das Sagen.

erwandert habe, musste einfach als Blickfang auf meine Anlage", bestätigt Manfred Girke, dass dieses markante Bauwerk zu den unbedingten Vorgaben schon bei der Planung gehörte. Seine besondere Affinität zur Schweiz demonstriert er beispielsweise aber auch, indem er einen historischen

Wander-Nebeneffekt: Ideen und Material für die Anlage

Gotthard-Express auf seiner H0-Hauptbahn verkehren lässt.

Doch das ist durchaus noch nicht alles, was der Diplom-Ingenieur im Ruhestand von seinen Wanderungen mitbrachte. Statt lediglich Impressionen gab´s auch recht Handfestes für den Anlagen- respektive Landschaftsbau. Wobei ihm Lebensgefährtin Christa Thonfeld – Manfred Girkes erste Frau starb vor 14 Jahren – eine kongeniale Partnerin ist.

„Wir sind viel in Europa herumgekommen mit dem Wohnmobil und haben von überall Steinchen mitgebracht", nimmt Girke den Wander-Nebeneffektfaden wieder auf und ergänzt: „Die habe ich dann zum Teil zerkleinert und das Naturmaterial für die Anlagengestaltung verwendet."

Gutes Stichwort, wie steht´s denn da vor allem mit den Modell-Laubbäumen?

„Die sind sämtlich Eigenbau, jeder Baum ist ein Unikat", kommt die prompte Antwort und gleich hinterher die Zusatzinformation: „Aber nicht von mir, sondern von meiner Christa handgemacht und zwar aus...", Girke stockt, meint sodann: „Ich merke mir einfach den Namen dieser Blume nicht!"

„Das sind Hortensien", ruft Christa Thonfeld aus dem Hintergrund und der bota-

Auf einen Blick

Name, Vorname: Girke, Manfred
Alter: Jahrgang 1929
Geburtsort: Kohlfurt
Wohnort: Weißwasser
Familienstand: Witwer, 1 Tochter, 1 Sohn
Beruf: Diplom-Ingenieur Bergbau, im Ruhestand
Modellbahner: Seit 6. Lebensjahr
Andere Hobbys: Filmen
Sport: Handball aktiv, Fußball und Volleyball als Freizeitsport, Skifahren
Lieblingsmusik: Italienische Opern und Operetten
Lieblingskomponist: Verdi
Lieblingsgericht: Forelle nach Prager Art



Die Bietschtalbrücke, deren Lötschberger Vorbild Manfred Girke selbst erwanderte, gehörte ins planerische Pflichtenheft.



Auf der Hauptbahn herrscht reger Dampfbetrieb: Gerade ist der Gotthard-Express aus Keilhausens unterem Bahnhof ausgefahren, während sich auf Gleis 2 ein Personenzug der Station nähert.

nisch weniger bewanderte Bergbau-Ingenieur nickt zustimmend: „Ach ja, die Hortensie! Sie wird abgerupft, zurechtgezupft und -geschnitten sowie dann beflockt."

Kreative Arbeitsteilung eben: „Meine Frau macht halt die Feinarbeiten im Landschaftsbau, ich die groben", verrät Girke und räumt unumwunden zweierlei ein, nämlich, dass „erstens Christa für die feinen Details ein Händchen hat und dass zweitens etwas gemeinsam zu machen, gemeinsame Interessen zu haben, schließlich auch viel mehr Freude bereitet!"

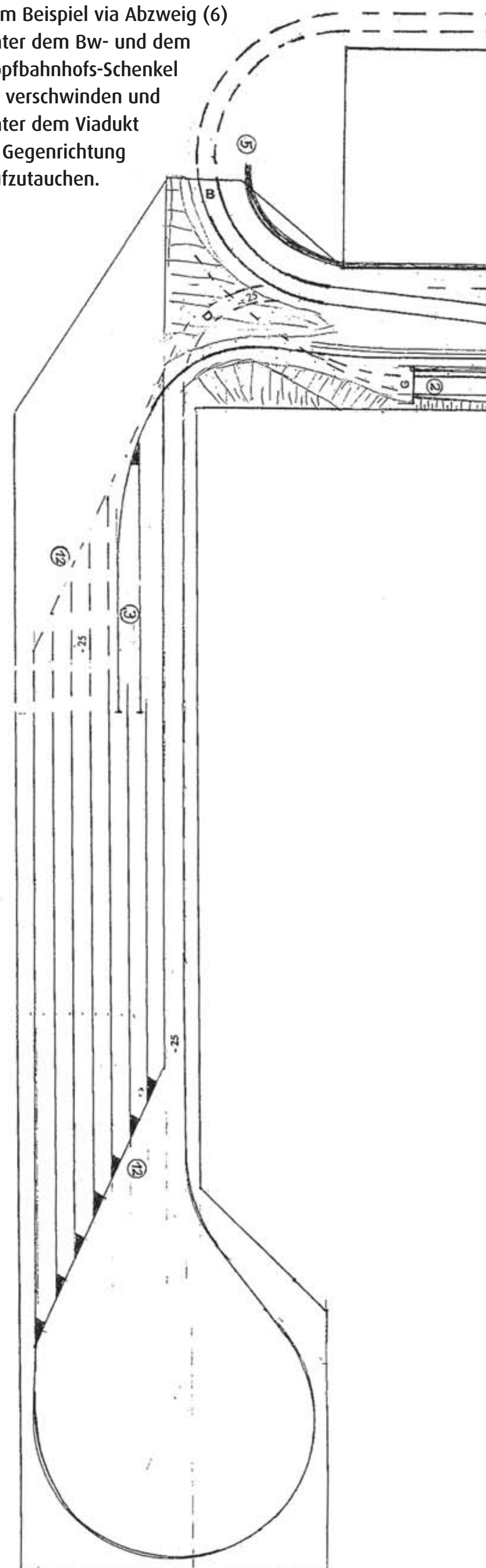
Apropos Landschaftsbau: Gips oder Maché überm Fliegendraht?

„Also, der Unterbau besteht aus Holzspanten, über die Drahtgaze gespannt ist, auf die ein Überzug aus Papier und Gips be-



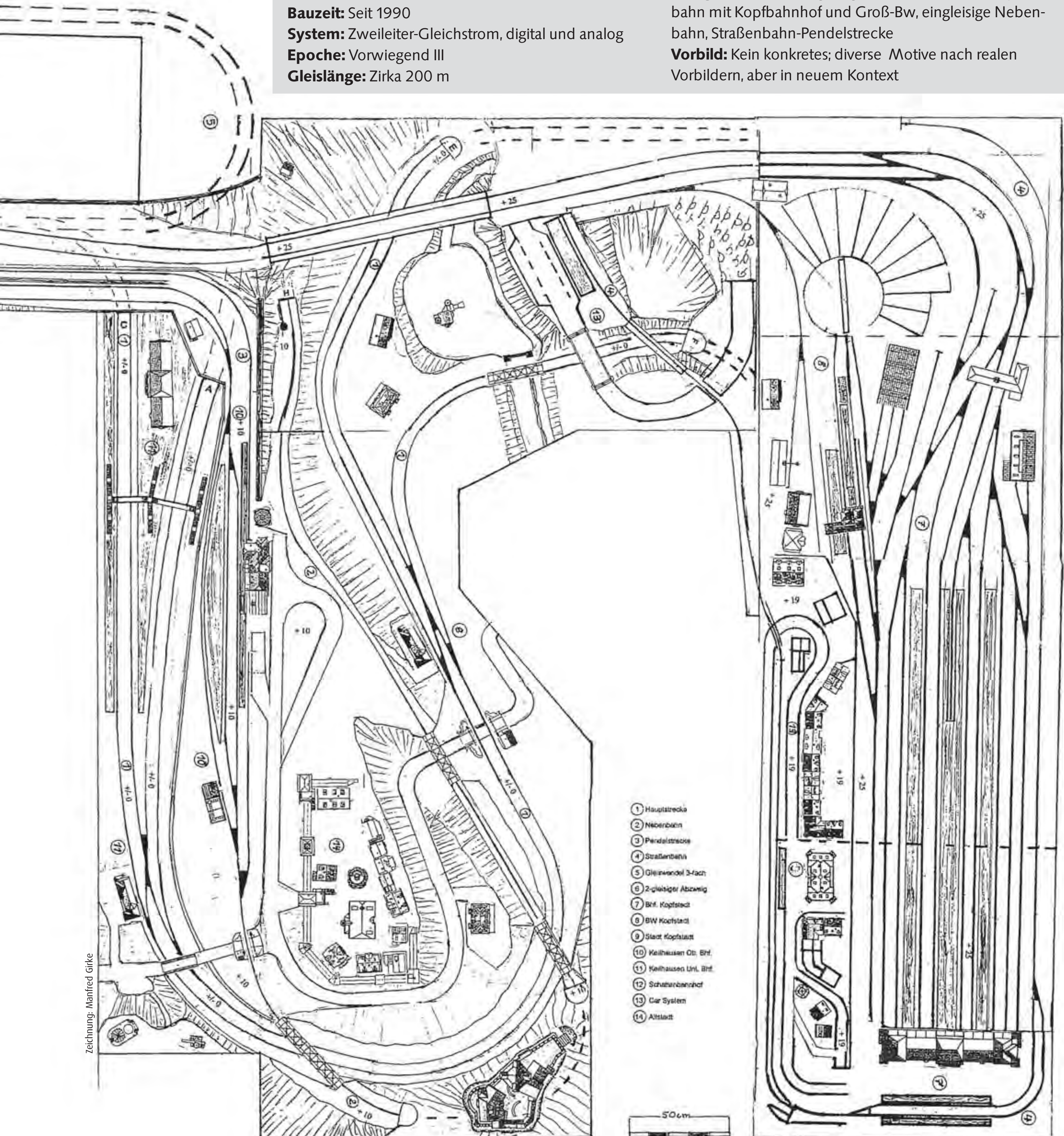
Keilhausen ob. Bf: Aufgrund des beengten Platzes am Rand der historischen Altstadt nutzt die Bahn jeden Quadrat(zenti)meter, so auch für die Dampflokbehandlung in Höhe der Bahnhofsausfahrt.

Der Gleisplan auf einen Blick: Die zweigleisige Hauptbahn (1) mit Start und Ziel im Kopfbahnhof erreicht über die Dreifach-Wendel (5) Keilhausens unteren Bahnhof (11), um sodann zum Beispiel via Abzweig (6) unter dem Bw- und dem Kopfbahnhofs-Schenkel zu verschwinden und unter dem Viadukt in Gegenrichtung aufzutauchen.



Anlagen-Steckbrief

Zehnteilige H0-Segmentanlage in Doppel-U-Form, offene Rahmenbauweise
Maße: Insgesamt zirka 45 m²
Erbauer: Manfred Girke
Bauzeit: Seit 1990
System: Zweileiter-Gleichstrom, digital und analog
Epoche: Vorwiegend III
Gleislänge: Zirka 200 m
Gleismaterial: Roco, Tillig, Luna
Rollendes Material: Piko, Roco, Fleischmann, Lima, Liliput, Trix, Rivarossi u. a.
Besonderheiten: Frei zugänglicher Schattenbahnhof; Weichenschaltung generell mit Reloc-Relais
Anlagenthema: Zweigleisige, teilelektrifizierte Hauptbahn mit Kopfbahnhof und Groß-Bw, eingleisige Nebenbahn, Straßenbahn-Pendelstrecke
Vorbild: Kein konkretes; diverse Motive nach realen Vorbildern, aber in neuem Kontext



Zeichnung: Manfred Girke



Auf der Nebenbahn ist ein Personenzug mit historischen Oberlicht-Abteilwagen in Sichtweite Keilhausens unterwegs, während auf der Hauptbahn gerade die Schranken geschlossen wurden.

ziehungsweise Spachtelmasse aufgetragen wurde", erläutert Manfred Girke rückblickend und fügt hinzu: „Für die weitere Ausgestaltung und Begrünung kamen Flockage und ebenfalls Materialien aus der Natur zum Einsatz." Neben den bereits erwähnten Steinchen sind das unter anderen Sand und gesiebte Erde, lediglich der Gleisschotter, „auch ausschließlich Steinmaterial", wirft der Anlagenbauer ein, auf den Trassenbrettchen stammt aus dem Fachhandel und von verschiedenen Anbietern.

Wo wir nun schon mal bei den Bahntrassen angekommen sind, liegen die Fragen nach Anlagenthema und betrieblichem Konzept nahe.

„Lange Fahrstrecken zur Freude am rollenden Material", so der 81-Jährige, waren von vornherein eine wesentliche Projektvorgabe. Gleichfalls Grundlagen der Planung waren die schon erwähnte Bietschtalbrücke, die die Realisierung einer Modellbahnanlage mit zumindest abschnittsweisem Mittelgebirgscharakter ratsam erscheinen ließ, sowie eine Hauptbahn mit Kopfbahnhof nebst großem Bahnbetriebswerk als Betriebsmittelpunkt, eine nicht abzweigende, sondern vollkommen getrennt steuerbare Nebenbahn, ein wie bei englischen und anglophilen Modelleisenbahn-Begeisterten beliebter Oberflächen-Schatten- oder besser -Bereitstellungsbahnhof und „Pendelstrecken zur Belebung der Szenerie", ergänzt Manfred Girke noch.

Gemäß diesen Vorgaben entstand die Hauptstrecke mit insgesamt 16 Blockstellen, zwei zweigleisigen Hauptbahnabzweigungen, elfgleisigem Kopfbahnhof, Bahnbetriebswerk für Dampf-, Diesel- und E-Lokomotiven sowie achtgleisigem, nicht ausgestaltetem Bereitstellungsbahnhof. Die eingleisige Nebenbahn führte Girke wie geplant als unabhängige Strecke ohne Übergang zur Hauptbahn aus. Eine der Nebenbahn zugeordnete, aber isolierte kurze

Per Straßenbahn zum Kopfbahnhof mit Groß-Bw

Pendelstrecke beginnt und endet im Stumpfgleis in Keilhausens oberem Bahnhof. Die regelspurige, eingleisige Straßenbahn, die Kopfstadt Hauptbahnhof bedient und als Stichstrecke Endstellen im Naherholungsgebiet unweit des kleinen Sees und hinter dem Bw-Gelände hat, ist betriebstechnisch in zwei Pendelstrecken unterteilt, die jeweils vor dem Kopfbahnhof enden. Da dieser kurze Abschnitt zweigleisig ausgeführt und über je eine Ein- und Ausfahrweiche verbunden ist, kann bei Bedarf auch ein Durchgangsverkehr stattfinden.

Nun sollten wir aber zunächst einmal eine typische Reise auf der Eisenbahnhauptstrecke unternehmen, schließlich ist nicht



Keilhausen mit seiner Altstadt hinter Stadtmauern besitzt das typische Nebenbahnflair, was sich auch am Freiladegleis im oberen Bahnhof erkennen lässt.

alles aus dem ansonsten sehr detaillierten Gleisplan (siehe Seiten 86 und 87) eindeutig ersichtlich.

„Die Fahrt dauert zwölf Minuten", kündigt Manfred Girke an. Steigen wir also gedanklich ein in den VT 18.16, der schon abfahrbereit am Gleis 3 im Kopfbahnhof von Kopfstadt auf uns wartet.

Das Ausfahrsignal zeigt Hp 2. Über drei Weichen, gestellt vom Fahrdienstleiter im Reiterstellwerk respektive von Manfred Girke am Gleisbildstellpult, erreichen wir das Streckengleis. „Nachdem wir die Ausfahrt passiert haben, umrunden wir nun das Bahnbetriebswerk mit seinem zehnständigen Dampflokschuppen, dem dreiständigen Diesellokschuppen und der zweiständigen E-Lok-Halle, wobei wir an letzterer zu unserer Rechten schon vorbei sind", betätigt sich Girke nun als streckenkundiger Reiseführer. Und während unser vierteiliger Dieseltriebzug allmählich Fahrt aufnimmt, weist der Hausherr schon einmal vorsorglich auf das Bietschtalviadukt und die grandiose Aussicht hin.

Kaum haben wir diesen Blickfang hinter uns gelassen und sind an der Hintergrundkulisse vorbeigebrummt, wird´s auch schon dunkel: „Wir befinden uns jetzt im Bereich der Dreifach-Gleiswendel", erklärt Manfred Girke, „die wir alsbald wieder verlassen, um aus dem rechten Tunnel kommend in die Keilstation Keilhausen unterer Bahnhof einzulaufen." Wobei mit rechtem Tunnel der

Der durch einen Anbau auf zehn Stände erweiterte Ringlokschuppen ist das Herzstück des Kopfstädter Dampflok-Bahnbetriebswerks, des unangefochtenen Betriebsmittelpunkts der Anlage.



Dem Traktionswandel geschuldet, sind dem Dampflok-Bw ein dreiständiger Diesellok- und ein zweiständiger E-Lokschuppen angegliedert.

aus Sicht eines vor der Anlage etwa auf Höhe der Fußgängerbrücke stehenden Betrachters gemeint ist.

Nach kurzem Halt am Inselbahnsteig geht die Fahrt durch des Erbauers Phantasiewelt weiter. Wir unterqueren zweimal die Nebenbahn, um dann, je nach aktueller Weichenstellung, entweder den Abzweig zu nehmen oder geradeaus weiterzufahren. Da die Hauptbahn in den verdeckten Passagen unter dem Kopfbahnhof dem Hundeknochenprinzip folgt, kommen wir sodann entweder unterhalb des Bw-Areals oder aber kurz vor Unterquerung der Bietschtalbrücke wieder ans Tages-, sprich, Dachbodenlicht. Die Rückfahrt geht wieder gen Keilhausens unterem Bahnhof, wobei wir nun auf der anderen Seite des Hausbahnsteigs ankommen. Anschließend tauchen



Klassischer Bahnhofsvorplatz: Die Anbindung an den innerstädtischen Verkehr mit Straßenbahn und Bussen ist in Kopfstadt auch dank des Faller-Car-Systems eine durchaus mobile Angelegenheit.



Maßstäbliche historische Stadthäuser nehmen nicht nur das Straßenbild des Hintergrundes auf, sondern machen auch den Kopfbahnhof glaubhaft.

Gut gefüllt sind die Gleise des stattlichen Kopfbahnhofs mit historischen Garnituren am Ende eines kurzweiligen Betriebstags.



Fotos: Rainer und Thomas Albrecht

Das Stellpult muss sein: Der Gleisbildstelltisch für den Kopfbahnhof und das Bahnbetriebswerk ermöglicht auch die gewünschte manuelle Steuerung.



Das Innenleben: Bei der Verdrahtung spielte die Zugänglichkeit der Verteiler und Lötleisten ob etwaiger Fehlersuche eine wichtige Rolle.

wir ein in den linken Tunnel, der uns durch den Gleiswendelbereich schnurstracks in den Schattenbahnhof führt Der wiederum ist über die Gleiswendel und die Paradestrecke über das Bietschtalviadukt auf fast direktem Wege mit Kopfstadts Kopfbahnhof verbunden, wo unsere digitale Reise dank Intellibox-Zentrale, „s.e.s."-Modulen, Holtermann-Schattenbahnhofsteuerung und Reloc-Relais für die Weichenschaltungen zuverlässig endet. Analog könnten wir auf der Nebenbahn fahren, die tatsächliche Runden dreht und deren aus dem Gleisplan nicht ersichtlicher Kreisverkehr sich im Umfeld der Gleiswendel, aber von ihr unabhängig erschließt. „Wie in der guten alten Modellbahn-Zeit", lächelt Manfred Girke hintergründig. *Karlheinz Haucke*

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb
- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.
- Berlin-Wuhlheide, Sa 12 - 18.30, So 11 - 17.30 Uhr, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

Bis So 25.09.
- Wechselausstellung „Ludwig II - König von Bayern und seine Zeit", DDM Neuenmarkt-Wirsberg, Tel. (09221) 707196, www.dampflok-museum.de.

Sa 18.06.
- Nachtschwärmerfahrten auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.
- Sonderzug Cottbus – Berlin – Szczecin Gl. mit 01 509. Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Sommernacht bei der Parkeisenbahn Berlin-Wuhlheide (nur für Erwachsene). Tel.(030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.
- Lokschuppen- und Depotführung in 79400 Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.
- Sonderfahrt mit Harzkamel von Quedlinburg zur Eisfelder Talmühle, Tel. (0361) 6449614, E-Mail: erfurter-nahverkehrsfreunde@gmx.de.
- Mit dem Ferkeltaxi von Chemnitz nach Lutherstadt Wittenberg zu „Luthers Hochzeit", Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.

Sa 18.06. und So 19.06.
- Eisenbahnfest im Traditionsbahnbetriebswerk Straßfurt, Tel. (03925) 383800, www.efsft.de.

So 19.06.
- Öffnung des historischen Straßenbahnhofs Leipzig-Möckern, Werkstattführungen von 10 bis 17 Uhr, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Fahrtag beim Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein, Tel. (06321) 30390 www.kuckucksbähnel.de.
- Oleftalbahn in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Sonderfahrt ab Salzgitter nach Staßfurt zur Festwoche 20 Jahre Bw Staßfurt mit 41 096. Tel.(05346) 2333, www.dg41096.de.
- Industriebahn Schiefergrubenmuseum Obermartelingen fährt, Haut-Martelang, Luxembourg. Tel. 0035 (2691) 710661, www.ardoise.lu.
- Fahrbetrieb bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf von 13 - 17 Uhr. Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt. Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.

Di 21.06. und Do 23.06.
- Brohltalbahn in Betrieb. Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Sa 25.06.
- Sonderzug ab Nördlingen nach Sonneberg mit 41 1150 zur Vorstellung des neuen Piko-Modells der Lok. BEM, Tel. (09081) 27282-6, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Sonderzug von Schwarzenberg in den Spreewald mit ER 20. Tel.(0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Lokschuppen- und Depotführung in 79400 Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.
- 10 Jahre Historische Eisenbahn Mannheim: Sommerfest mit Fahrzeugschau und Modellbahn zu besichtigen. Tel. (0621) 4825374, www.historische-eisenbahn-ma.de.

Sa 25.06. und So 26.06.
- Fahrtag auf der Preßnitztalbahn zum Anlass 50 Jahre Schalmeienkapelle Steinbach, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.
- 9. Kappler Straßenbahnfest im Straßenbahnmuseum Chemnitz von 10 - 18 Uhr. Tel.(0177)2888854, www.strassenbahn-chemnitz.de.
- Schienentrabi-Fahrten im Muldental. Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

So 26.06.
- Fahrtag auf der Ostertalbahn Ottweiler – Schwarzerden, Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
- Fahrtag bei der Landeseisenbahn Lippe e.V. zwischen Bösingfeld und Dörentrup, Tel. (05722) 24442, www.landeseisenbahn-lippe.de.
- Oleftalbahn in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Triebwagenfahrten auf der Wiehltalbahn zwischen Dieringhausen und Denklingen. Tel.(02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt. Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Härtsfeldbahn Neresheim - Sägmühle unter Dampf, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.

Di 28.06. und Do 30.06.
- Brohltalbahn Brohl – Engeln in Betrieb. Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Fr 01.07. bis So 03.07.
- Vivat Viadukt in Altenbeken mit Dampfzugfahrten und zahlreichen Veranstaltungen, Tel.(05255) 120066 www.vivat-viadukt.de.

Sa 02.07.
- Rundfahrt mit Ferkeltaxe ab Chemnitz nach Miltitz-Roitzschen zum Kalkbergwerk. Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.
- Von Braunschweig zum Eisenbahnfest im Bw Halle P mit 41 096. Tel. (05346) 2333, www.dg41096.de.
- Lokschuppen- und Depotführung in 79400 Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

So 03.07.
- Oleftalbahn in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Triebwagenfahrten auf der Wiehltalbahn zum Wiehler Stadtfest. Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de
- Fahrtag auf der Strecke Rinteln – Stadthagen, Tel. (05722) 24442, www.dampfbahn-weserbergland.de.
- Karl-May-Fahrt auf der Lößnitzgrundbahn Radebeul-Ost – Radeburg. Tel. (0351) 2134464, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Fahrtag beim Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein, Tel. (06321) 30390 www.kuckucksbähnel.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt. Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
- Feuriger Elias zwischen Korntal und Weissach fährt. Tel. (0711) 44 67 06, www.ges-ev.de.

Di 05.07. und Do 07.07.
- Brohltalbahn in Betrieb. Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Sa 09.07.
- Sonderzug mit V 100 von Löbau, Dresden und Meißen zur Rechenberger Museumsbrauerei. Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Schienenbusrundfahrt ins Westmünsterland ab Essen. DGEG, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Lokschuppen- und Depotführung in 79400 Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

Sa 09.07. und So 10.07.
- Erzgebirgsche Aussichtbahn Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg in Betrieb. Tel.(0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Schienentrabi-Fahrten Muldental. Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

So 10.07.
- Fahrtag auf der Ostertalbahn Ottweiler – Schwarzerden, Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
- Fahrtag auf der Strecke Rinteln – Stadthagen, Tel. (05722) 24442, www.dampfbahn-weserbergland.de.
- Oma-Opa-Tag bei der Parkeisenbahn Berlin-Wuhlheide (für die älteren Fahrgäste). Tel.(030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.
- Oleftalbahn in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Bahnhofstag in 74677 Dörzbach an der Jagsttalbahn, Tel. (0172) 7811048, www.jagsttalbahn.de.
- Dampf- und Triebwagenfahrten auf der Wiehltalbahn zwischen Dieringhausen und Denklingen. Tel.(02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Aktion Feriendampf zwischen Bornum und Derneburg. Tel. (039245) 2042, www.dampflok-betriebsgemeinschaft.de.

Sa 16.07. und So 17.07.
- Karl-Stülpner-Fahrten auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.
- 3.Schmalspurbahn-Festival auf der Weißeritztalbahn. Tel. (035207) 8929-0, www.sdg-bahn.de.
- 78 468 fährt zw. Niebüll und Dagebüll-Mole vor planmäßigen Zügen (u.a. mit IC-Kurswagen), Tel. (04661) 98088-0, www.neg-niebuell.de.
- Sommerdampf auf der Museumsbahn Schönheide, Sonntagabend Mondscheinfahrten. Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 17.07.
- Sonderzug mit E 94 ab München nach Passau zur Wiedereröffnung der Strecke nach Freyung mit 57 2770. BEM, Tel. (09081) 27282-6, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Oleftalbahn in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Wiedereröffnung der Ilztalbahn Passau – Freyung mit 57 2770 u. RegioShuttle. PEF, Tel.(0172) 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Fahrbetrieb bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf von 13 - 17 Uhr. Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Reise zu den Bahnen zwischen Donau und Salzach. DGEG, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- 150 Jahre Remsbahn Stuttgart – Aalen – Wasseralfingen. Bahnhofsfeste entlang der Strecke und Sonderzüge. www.vvs.de/os/detailansicht/ziel/150-Jahre-Remsbahn/.
- Industriebahn Schiefergrubenmuseum Obermartelingen fährt, Haut-Martelang, Luxembourg. Tel. 0035

(2691) 710661, www.ardoise.lu.
● Historischer Straßenbahnbetriebshof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, www.strassenbahnmuseum.de.
● Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt. Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.

Sa 23.07.
● Wismutfahrt von Glauchau nach Schmirchau, Kayna und Lichtenberg-Erzbunker, Tel. (03763) 2363, www.dampflok-glauchau.de.

Sa 23.07. und So 24.07.
● 78 468 fährt zw. Niebüll und Dagebüll-Mole planmäßige Züge (u.a. mit IC-Kurswagen), Tel. (04661) 980880, www.neg-niebuell.de.

Sa 30.07.
● 78 468 fährt zw. Niebüll und Dagebüll-Mole planmäßige Züge (u.a. mit IC-Kurswagen), Tel. (04661) 980880, www.neg-niebuell.de.
● Lemgo – Bremerhaven zur Festwoche und zurück mit dem historischen Heckeneilzug, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.
● Pm36-2 unter Dampf: Große Sonderfahrt durch Großpolen mit Görlitzer Doppelstockwagen, wwwflotawielkopolski.pl.

Sa 30.07. und So 31.07.
● Schienentrabi-Fahrten Muldental. Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
● Fahrbetrieb bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, Samstag von 13 - 18 Uhr, Sonntag von 10 - 18 Uhr, Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
● Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum in 17291Gramzow/Uckermark mit Museumsfahrten nach Damme von 10 - 17 Uhr, Tel.(039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 31.07.
● Fahrtag beim Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein, Tel. (06321) 30390 www.kuckucksbähnel.de.
● Triebwagenfahrten auf der Wiehltalbahn zwischen Dieringhausen und Denklingen. Tel.(02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
● Oleftalbahn Kall - Hellenthal in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
● Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
● Aktion Feriendampf zwischen Bornum und Derneburg. Tel. (039245) 2042, www.dampflok-betriebsgemeinschaft.de.
● Schienenbusfahrt mit VT 796 über die „Schiefe Ebene" nach Marktschorgast und zurück, Tel. (092 27) 5700, www.dampflokmuseum.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

SWR-Eisenbahn-Romantik:

Sommerstaffel, Beginn jeweils sonntags, 16 Uhr:
19.06.2011: Dampf im Santa-Fe-Land
26.06.2011: Im Trenino durch Sardinien
03.07.2011: ab 14.00 Uhr: Kaukasisches Bahnabenteuer
03.07.2011: ab 14.30 Uhr: Glanzlichter aus 20 Jahren ER
10.07.2011: Nächtlicher Blick auf Virginias Bahnen
17.07.2011: Schmalspurnostalgie im Süden Australiens
24.07.2011: Zuckersusi & Strampelbahn - 35 Jahre Kranichstein
31.07.2011: Usedomer Bäderbahn

NDR: Montags, 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
HR: Dienstags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
MDR: Freitags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
RBB: Samstags, 13.50 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
● www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
● www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
● Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
● www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
● www.miniaturwelt-oberhausen.de, Zum Aquarium 2, Tel. (0208) 8848670, Di - Fr 11 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.
● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad OT Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Do - So 11 - 18 Uhr.
● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch, Samstag und Sonntag 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
● www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr
● www.modellbahn-fehmarn.com in 23769 Fehmarn, tägl. 10 - 18 Uhr.
● www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa/So 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (5 Min. von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo / Di 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn und Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Pirnaer Str. 174b, Fr 12 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.
● Schwarzwald-Modellbahn in 77756 Hausach gegenüber dem Bahnhof Hausach, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr geöffnet, www.schwarzwald-modell-bahn.de.

Bis So 16.10.
● Ausstellung in 08304 Schönheide: „Miniatur- und Spielzeughäuser aus Sachsen" im Heimatmuseum Schönheide, samstags, sonn- und feiertags von 13 - 18 Uhr, Tel. (037755) 66638.

Fr 17.06. bis So 19.06.
● Ausstellung 60 Jahre AGM Modellbahn Meißen in 01665 Käbschütztal-Großkagen, Fr 10-19 Uhr, Sa + So 10-17 Uhr, Tel. (0172) 6574585, www.agmeissen.de.

Sa 18.06.
● Sommerfest in 95032 Hof ab 14 Uhr, Clubheim MEC Hof, Stellwerk 8, Güterbahnhof 5, Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.

So 19.06.
● Ausstellung in 89198 Westerstetten im alten Bahnhof, Tel. (07348) 5799, www.modellbahn-westerstetten.de.

Sa 25.06. und So 26.06.
● Tauschbörse in 19395 Plau am See, Sa 10 - 20 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Karow-Lübzer MBC e.V., Tel. (038735) 44324.
● Gartenbahnfest in 14050 Berlin-Charlottenburg, Sa von 14 - 19 Uhr, So von 10 - 13 Uhr, Kleingartenkolonie Birkenwäldchen.

So 26.06.
● Ausstellung in 89198 Westerstetten im alten Bahnhof. Tel. (07348) 5799, www.modellbahn-westerstetten.de.

Sa 02.07.
● Nachtfahrt der Gartenbahn 13 - 23 Uhr, Tel. (0171) 7748754, www.gartenbahn-frohnau.de.
● Ausstellung zum Heimfest in 01307 Dresden, Fetscherstraße 111 im Pflegeheim gegenüber Herzzentrum der Uni-Klinik, MEC Dresden-Cotta.

Sa 02.07. und So 03.07.
● Modellbahnausstellung in 19395 Plau am See, www.modellbahnclub-karow.de. (auch 09. und 10.07.).

Fr 15.07. bis So 17.07.
● Ausstellung in 17209 Bollewick, Dudel 1 „Die Scheune" Fr. u. Sa. 10 - 18 Uhr, So. 10 - 17 Uhr, Tel. (039931) 52009, www.scheune-bollewick.de.

Sa 16.07.
● 5. Modellbahntag des Fördervereins Kinder und Jugend Wessobrunn in 82405 Wessobrunn, Tel. (08809) 922710, www.kiju-wessobrunn.de.

Sa 16.07. und So 17.07.
● Ausstellung in 01734 Rabenau, Markt 7, anlässlich des Schmalspurfestivals von 10 - 17.30 Uhr, www.mec-rabenau.de.
● Ausstellung in 71384 Endersbach, Jahnhalle: 150 Jahre Remsbahn, Tel. (07195)584434, www.modellbahn-gruppe-endersbach.de

Sa 23.07. und So 24.07.
● Fahrbetrieb in 01809 Heidenau, Spur 0-Modelleisenbahnanlage jeweils von 10 bis 16 Uhr. Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 22 von Januar 2010. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *Schnellzugwagen für Spur I und H0*



Zwei Schnellzugwagen mit Inneneinrichtung und detaillierten Drehgestellen für den TEE „Rheingold" rollen in der Königsklasse auf die Spur-I-Gleise.

Für die Freunde der Spur I entsteht das Schnellzugwagen-Set „Rheingold". Es enthält einen Großraumwagen Apüm 121 und einen Buckelspeisewagen WRüm 131. Beide TEE-Wagen zeigen sich in der Ausführung um 1967. Sie weisen eine detailreiche Inneneinrichtung und eine Innenbeleuchtung auf. Die Dächer sind abnehmbar. Im Speisewagen finden sich funktionstüchtige Tischlampen. Eine Kulissenführung für die Kupplung erlaubt enge Wagenabstände. Zu den weiteren Details zählen die Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz samt Klotz- und Magnetschienenbremse sowie angesetztem Generator.

In H0 erscheint das zweiteilige Ergänzungswagen-Set 1 zur Erweiterung des Hochgeschwindigkeitszuges Thalys PBKA (Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam). Die beiden maßstäblichen Mittelwagen repräsentieren den aktuellen Betriebszustand. Sie sind fest miteinander gekuppelt und mit einer Kulissenführung in den Jakobs-Drehgestellen ausgestattet. Die serienmäßig eingebaute Innnenbeleuchtung funktioniert mit warmweißen Leuchtdioden.

Für die Epoche IV bietet Märklin einen 2.-Klasse-Abteilwagen Bm 235 der Deutschen Bundesbahn in ozeanblau-beiger Farbgebung an. Sein Vorbild war in den IC 511 „van Beethoven" Dortmund – München eingereiht. Das H0-Modell ist zur Aufnahme stromführender (Kurz-)Kupplungen sowie den Einbau einer Innenbeleuchtung ausgelegt. Es verfügt über einen Schleifer zur Stromaufnahme und eine serienmäßig eingebaute Zugschlussbeleuchtung. An den Drehgestellen sind Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse sowie Schlingerdämpfer nachgebildet. Ein Zuglaufschild zeigt das Fahrziel an. Info: www.maerklin.de.



Abteilwagen der 2. Klasse für den IC 511 „van Beethoven" mit serienmäßiger Zugschlussbeleuchtung.

ROCO ▸ *Bauzuglok und Mehrsystem-Taurus in 1 : 87*



Vier Stromabnehmer und ein detailreicher Dachgarten zeichnen Rocos 1216 für den Italienverkehr aus.



H0-Modell der RTS-Lok 221.105: Sein Vorbild ist im Baustellenverkehr anzutreffen.

Mit einem Diesellok-Klassiker im modernen Gewand bereichert die Marke Roco ihr H0-Sortiment. Das Epoche-V-Modell mit der Betriebsnummer 221.105 ist ein Fahrzeug der privaten Rail Transport Service Austria (RTS). Neben der Zweileiter-Gleichstromausführung ist auch eine für das Dreileiter-Wechselstromsystem erhältlich. Die Lok zeigt den weiß-roten Lichtwechsel, ist mit Normschächten ausgestattet und besitzt in der Gleichstromausführung eine digitale Schnittstelle, in der Wechselstromvariante ist ein Digital-Decoder verbaut. Vier angetriebene Achsen und zwei Haftreifen gehören zu den weiteren Merkmalen des Modells. Das Vorbild ist im Baustellenverkehr unterwegs.

Als weitere Roco-Neuheit erscheint die Mehrsystem-Elektrolok 1216 011, an deren Seitenflächen die italienische Flagge und der Schriftzug „www.obb-italia.com" zu sehen sind. Auf dem detailreich ausgeführten Dach sitzen vier Stromabnehmer, mit denen ein echter Oberleitungsbetrieb möglich ist. Die sowohl für den Gleichstrom- als auch Wechselstrombetrieb gefertigte Lok verfügt über Normschächte, eine Kurzkupplungskinematik und eine Decoder-Schnittstelle beziehungsweise einen Decoder. Sie zeigt den weiß-roten Lichtwechsel. Vier Achsen sind angetrieben, eine davon trägt Haftreifen. Das Vorbild ist vor EC-Zügen zwischen München und Norditalien unterwegs. Info: www.roco.cc.at.

NOCH ▸ *Strukturpaste, Zeche und „Classic Bikes"*



Handmuster der „Classic Bikes". Die Serienmodelle werden eine noch feinere Bedruckung aufweisen.



Mit der Boden-Strukturpaste „Industrie & Gewerbe" lassen sich auch Bahnhofsvorplätze gestalten.



Die Kleinzeche „Victoria" samt erweiterter Verladeanlage entsteht aus Laser-Cut-Bausätzen.

Fotos (2): Noch

Mit Boden-Strukturpasten in zwei Varianten, die sich in allen Nenngrößen verwenden lassen, ist der Allgäuer Zubehörhersteller den Modellbahnern in Sachen Geländegestaltung behilflich. Die Strukturpaste „Land & Natur" eignet sich zur Nachbildung von Feldwegen, ländlichen Bahnsteigen oder als Untergrund für Wiesen. In der Version „Industrie & Gewerbe" lässt sich die Paste zur Ausgestaltung von Straßen beziehungsweise versiegelten Flächen aus Beton und Asphalt verwenden. Bei beiden Ausführungen handelt es sich um cremige Farbspachtelmassen auf Acrylatbasis, die sich mit einem Spachtel oder Borstenpinsel auftragen lassen.

Ebenfalls aus dem Hause Noch kommt die Kleinzeche „Viktoria", die zum Märklin-Trix-Thema „Vom Erz zum Stahl" passt und als H0-Laser-Cut-Bausatz ausgeführt ist. Zur Erweiterung der Verladeeinrichtung ist eine Hängebank als separater Bausatz im Angebot. Beide Produkte bestehen aus speziellem, durchgefärbten Karton und werden in limitierter Auflage gefertigt. Ein Klebstoff liegt den Packungen bei. Des Weiteren ergänzen sechs Motorräder in H0, die „Classic Bikes", das Noch-Figurensortiment. Sie eignen sich zum Sammeln oder zur Szenengestaltung auf der Anlage. Zur Serie gehören eine BMW R 60 mit und ohne Beiwagen, eine Zündapp KS 50, eine Kreidler Florett RS, eine Norton Commando 850 und eine Honda CB 750. Info: www.noch.de.

✪ ✪ US-CORNER ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪

Märklin fertigt in limitierter Auflage das H0-Modell eines Zuges der US-Bahngesellschaft WABASH, der in den 1950er-Jahren als „Blue Bird" zwischen Chicago und St. Louis fuhr. Das Set besteht aus einer Diesellok vom Typ Alco PA-1 und sechs Streamliner-Schnellzugwagen. In der Lok arbeitet ein geregelter Hochleistungsantrieb, ein Mfx-Decoder ermöglicht zahlreiche Soundfunktionen. Alle Wagen besitzen ab Werk eine Innenbeleuchtung. Info: www.maerklin.de.



Fotos (6): Klaus Eckert

Deutsche Pkw-Hersteller müssen ihre Exportfahrzeuge für den US-Markt stets modifizieren. Und da das nicht nur den Tachometer betrifft, der statt Kilometern Meilen pro Stunde anzeigen muss, ist meist auch eine deutliche Veränderung des Erscheinungsbildes damit verbunden. Ein solches Exportmodell liefert nun das Joint-Venture von Brekina und Starmada: Einen signalroten S-Klasse-Vorläufer des Typs W 108 als 280 SE 4.5. Als US-Exportwagen kennzeichnen ihn vor allem die riesigen Blinker neben dem Kühler und die Doppelscheinwerfer. Das Brekina-Modell überzeugt unter anderem mit einem freistehenden Mercedesstern sowie einer perfekten Lackierung. Infos: www.brekina.de



Foto: Rainer Albrecht

Modellbahn Aktuell

FLEISCHMANN ▸ *H0-Fahrzeuge und ein Taurus mit Sound in 1:160*



Taurus der schwedischen Hector Rail. Er ist Fleischmanns erste einzelne N-Lok mit Sound.



Die preußische S 10.1 erscheint anlässlich der schon 100-jährigen Existenz dieser Loktype als Epoche-III-Modell in H0.

Mit dem Gepäckwagen Pwi der Deutschen Reichsbahn in Epoche-IV-Ausführung erhalten die Freunde der Marke Fleischmann ein H0-Modell mit Inneneinrichtung, vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung. Schiebetüren erlauben den Blick ins Innere. Die Kupplungsaufnahme ist gemäß NEM 362 mit einer Kurzkupplungskinematik versehen.

Ebenfalls in Baugröße H0 produziert Fleischmann anlässlich des 100-Jährigen der preußischen S 10.1 ein detailreich gestaltetes Modell dieser Lok in Epoche-III-Ausführung, aber mit dem Eigner-Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“. Dieser wurde beim Vorbild angesichts der bald zu erwartenden Abstellung der Maschinen nicht mehr durch „Deutsche Bundesbahn“ ersetzt. Das Modell der 17 1152 ist mit einem Fünfpol-Motor mit Schwungmasse und einer Schnittstelle nach NEM 651 zur Aufnahme eines Digital-Decoders ausgerüstet. Der Antrieb wirkt auf zwei Achsen. Am Tender befindet sich eine Kupplungsaufnahme mit Kurzkupplungskinematik gemäß NEM 362.

Das Sortiment der N-Fahrzeuge erfährt ebenfalls eine Erweiterung. So erscheinen zwei Elektroloks: Die 120 205 der DB und die 182.531 „La Motta“ der schwedischen Hector Rail. Erstere ist im Vorbild als Zuglok des Hanse-Expresses mit fünf Doppelstockwagen an der Ostseeküste unterwegs. Im Jahr 2007 sind fünf dieser DB-Loks für den Einsatz vor Wendezügen mit einem Nahverkehrspaket, zu dem ein Zugzielanzeiger gehört, aufgerüstet und anschließend als Baureihe 120.2 eingereiht worden. Das Modell zeigt den weiß-roten Lichtwechsel und wird über vier Achsen angetrieben. Als Topneuheit kann die Maschine der Hector Rail dagegen nicht nur mit einem Normschacht und einer Kurzkupplung aufwarten, sondern bietet als erste einzelne N-Lok dank eingebautem DCC-Decoder auch noch den originalen Taurus-Sound. Info: www.fleischmann.de.



Gepäckwagen Pwi der Deutschen Reichsbahn in H0 als Epoche-IV-Ausführung mit Inneneinrichtung.

VIESSMANN ▸ *H0-Set für Innenbeleuchtung mit Flackerschutz*



In zwei Versionen (mit weißen/warmweißen Leuchtdioden) hat Viessmann ein Beleuchtungs-Set für H0-Wagen, die zum Nachrüsten einer Innenbeleuchtung vorgesehen sind, in seine Produktpalette aufgenommen. Die unter dem Dach anzubringenden Platinen lassen sich der Waggonlänge anpassen. Ein Flackerschutz und eine Konstantstromquelle sorgen für ein gleichbleibend helles Licht. Das Set eignet sich für analoge Gleich- und Wechselstromversorgung ebenso wie für Digitalgleichstrom. Mit enthalten sind zwei rote LED für die Zugschlussbeleuchtung sowie ein Bausatz, mit dem sich schlichte Figuren zusammenbasteln lassen. Info: www.viessmann-modell.de.

LILIPUT ▸ *H0-Güterwagen für Epoche III*

Drei verschiedene Güterwagen der Deutschen Reichsbahn kommen von Liliput für die Baugröße H0 in Epoche-III-Ausführung auf den Markt: Ein gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus der Gattung Gr, ein Flachwagen der Bauart SSl mit Bremserhaus und Steckrungen sowie ein offener Güterwagen der Bauart Omu. Alle drei Modelle verfügen über einen Kupplungsaufnahmeschacht gemäß NEM 362 und eine Kurzkupplungskinematik. Info: www.liliput.de.



Links der gedeckte Güterwagen mit Bremserhaus, rechts der offene Güterwagen, beide in Epoche-III-Ausführung.



Flachwagen der Bauart SSl in Epoche III mit Bremserhaus und Steckrungen.

HOBBYTRAIN ▸ *„Doppeltes Lottchen" in N*



Fotos (7): Klaus Eckert

Zu den Neuheiten der Baugröße N für Epoche-II-Anhänger gehört die Doppellok WR200 der Deutschen Wehrmacht, auch als „doppeltes Lottchen" bekannt. Im Inneren arbeitet ein fünfpoliger Motor. Zwei Achsen sind angetrieben. Eine Digital-Schnittstelle gemäß NEM 651 für den Einbau eines Decoders ist vorhanden. Die Kupplungsaufnahme entspricht der NEM 355. Info: www.lemkecollection.de.

IS-MODELLBAU ▸ *Werbefolien*



Foto: Rainer Albrecht

Bernd Schumacher von IS-Modellbau liefert schon lange interessante Varianten von Großserienmodellen beziehungsweise Zubehör für Abwandlungen. Jüngstes Beispiel sind diverse Sätze Reklameschiebebilder, um etwa aus einem Brekina-MAN-Triebwagen der AKN (Best.-Nr.: 64009/64052) eine authentische Werbe-Variante zu gestalten. Ein Satz Schiebebilder kostet 14,90 Euro. Weitere Infos unter: http://is-modellbau.de/

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: *Alte Sachsen im Garten*

☐ Schon vor 25 Jahren beschäftigte sich der MEB in seiner Juli-Ausgabe 1986 mit dem Thema Gartenbahn. Vorgestellt wurde damals die Anlage von Gerhard Walter aus Dresden. In seinem Gartenterrain verwirklichte er nach Vorbildern sächsischer Schmalspurbahnen im Maßstab 1:22,5 eine große Modellbahnanlage im Freien. Die Fahrzeugmodelle, wie das der sächsischen I K, entstanden nach historischen Vorbildern als Eigenkonstruktionen. Der Clou der Anlage war aber sicherlich die Unterbringung der Fahrzeuge in einem Anbau des Wohnhauses mit direkter Zufahrt durch einen Tunnel. Von dort konnte die gesamte Anlage über ein Stellpult gesteuert und über ein geschickt liegendes Fenster komplett überwacht werden.



VK-MODELLE

Erste MAN-Midibus-Versionen

☐ Gedauert hat´s ja geraume Zeit, doch nun sind sie endlich ausgeliefert, die ersten VK-Modelle des MAN-Midibusses: Als erste H0-Versionen des Typs MAN/Göppel NM 223.2 gibt´s den Stadtbus Goslar und den österreichischen Postbus mit Zielschild „Prießnitztal-Bahnhof". Den Modellen liegen Scheibenwischer und Außenspiegel als Zurüstteile bei. Veit Kornberger aus Ratingen, der mit Transport-Anhängern und mobilen Verkaufsständen in 1: 87 begann, entwickelt sich inzwischen immer mehr zum Spezialisten für Reise- und Linienbusse. „Das Sortiment an Modellbussen im laufenden Programm wird permanent ausgebaut", bestätigt der Firmenchef und ergänzt: „Als kleiner Anbieter sind wir besonders flexibel." Info: www.vkmodelle.de.



Foto: Bruno Kaiser

Goslar hier, Österreich (r.) dort: Die beiden MAN-Midibus-Versionen von Veit Kornberger posieren grenzübergreifend auch schon mal gemeinsam.

GARTEN- UND FRÜHLINGSFEST

Auftakt der Freilandsaison

☐ Am Wochenende, dem 21. und 22. Mai 2011, fand im Freigelände beim Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt in Waiblingen-Beinstein das 24. Eisenbahn- und Gartenfest in Zusammenarbeit mit dem „Big Train Club" Region Stuttgart statt. Das eigentlich als Auftakt der Freiluft-Fahr-Saison gedachte Gartenfest hatte mitten im Frühlingsmonat Mai aber mit hochsommerlichen Temperaturen an beiden Veranstaltungstagen sowie jeweils am Nachmittag mit kurzen Schlechtwetter-Phasen zu kämpfen. Trotzdem strömten die Besucher zur Großbahnanlage, auf der mehrere Züge gleichzeitig in Betrieb erlebt werden konnten. Die Anlage wurde in den letzten Jahren ständig erweitert, ergänzt und verbessert. Auf über 2000 Quadratmetern Anlagengröße gab es zahlreiche Fahrmöglichkeiten. Rund 1000 Meter Gleise verbinden die sechs Bahnhöfe der Gartenbahnanlage miteinander. Die Kulisse für den Bahnbetrieb bilden das drei Meter hohe Bergmassiv mit Gipfelkreuz und Steinbock, beides natürlich im Maßstab 1:22,5 gehalten. Ergänzt wird das Bergmassiv durch drei Seen und einen echten Fluss. Der Gartenbahn-See war sogar mit einem lebenden Frosch bewohnt, der sich lautstärkemäßig auch problemlos gegen die Sound-Dampf- und -Dieselloks behaupten konnte. In einem Bereich der Anlage kamen Echt-Dampfloks mit Fernsteuerung zum Einsatz, die auch von interessierten Besuchern einmal zur Probe gefahren werden durften. Für das leibliche Wohl war während der beiden Veranstaltungstage bestens gesorgt, wobei die Getränke dank der Hitze einen größeren Absatz fanden.

Seitens der Modellbahn-Hersteller gab es auch diverse Aktivitäten: Der Außendienst vom Häuschenbauer Auhagen hatte einen Basteltisch für alle Besucher aufgebaut. Ebenso war die große Spielanlage mit Aristo-Gartenbahngleisen wieder aufgebaut. Bei einem Rangierspiel gab es auch etwas zu gewinnen.

Mit der Train-Line 45 präsentierte sich eine noch recht junge Marke mit hervorragendem Gleismaterial für Großbahnen für drinnen und draußen.



Foto: Fleischer

Sowohl gegen Sonne wie auch gegen das später einsetzende Regenwetter boten die Zeltlinge den Gartenbahnbegeisterten ausreichenden Schutz.

60 JAHRE ARGE MODELLBAHN MEISSEN

Großes Fest mit Einweihung des Außengeländes

☐ Die Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Meißen begeht in diesem Jahr ihr 60-jähriges Bestehen, unter anderen mit einer großen Modelleisenbahnausstellung, die von Freitag, 16., bis Sonntag, 19. Juni 2011, im Vereinshaus in Großkagen (01665 Käbschütztal) stattfindet. Bei dieser Gelegenheit wird auch am Samstag, 18. Juni, das neugestaltete Außengelände feierlich eingeweiht. An allen drei Tagen ist das Vereinsdomizil für Gäste von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Während Kinder, die weniger als einen Meter groß sind, freien Eintritt haben, kostet der Besuch größerer Kinder 1,50, Erwachsene drei und Familien (zwei Erwachsene mit maximal drei Kindern) sieben Euro. Für das leibliche Wohl sorgen die ArGe-Mitglieder, Parkplätze sind an dem ehemaligen Gasthof, den die Arbeitsgemeinschaft 1999 als Vereinsbleibe erwarb, in ausreichender Zahl vorhanden. Auf die kleinen Besucher und Besucherinnen warten eine Lehmann-Gartenbahn zum Selbstspielen und eine Bastelstraße (Samstag und Sonntag von 11 bis 15 Uhr).



Zwei Wahrzeichen der ArGe Meißen, vereinigt auf einem Bild: Die von Olaf Herfen (†) gebaute Müngstener Modellbrücke und der 1974 als Kleinserie gefertigte Wittfeld-Akkutriebwagen.

Fotos: ArGe Modellbahn Meißen

Die Meißner Arbeitsgemeinschaft, heute ein eingetragener Verein (e.V.) und Mitglied in der sächsischen Modellbahnervereinigung (SMV), gehört zu den ältesten Modellbahn-AGs der DDR. Exakt ein Jahr, bevor die erste Ausgabe des MODELLEISENBAHNER in Leipzig erschien, gründeten Modellbahn-Enthusiasten aus Meißen und Sörnewitz im September 1951 die ArGe im VEB Elektrowärme Sörnewitz. Seit damals sind die Meißner eine feste Größe nicht nur in der sächsischen Modellbahn-Szene und gehörten folgerichtig 1962 als AG 3/4 zu den Mitbegründern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV). Nicht wenige Meißner AG-Mitglieder zählten über viele Jahre zur Riege der renommierten MEB-Autoren.

Gemeinsam mit der AG Marienberg fertigten die Meißner in Kleinserie Schienenfahrzeuge wie den ETA „Wittfeld" und den SKL Schöneweide. Federführend war die AG 3/4 Ende der 60er-Jahre bei der Entwicklung des „**S**tandardisierten **M**odell-**B**ahn-**S**ystems" (SMBS), des Vorläufers heutiger Modulanlagen. Die innovativen Ideen gehen den AG-Mitgliedern übrigens bis zum heutigen Tage nicht aus, so etwa aus jüngster Zeit die erste funktionierende Hebebühne für tatsächlich auf- und abfahrende H0-Lastwagen.

Zum großen Modellbahnfest dokumentieren die Meißner ihre Vereinsgeschichte in Vitrinen und auf Schautafeln. Im Mittelpunkt der Ausstellung steht die große, im SMBS-Standard gebaute H0-Gemeinschaftsanlage, die diesmal inklusive zweier neuer Anlagenteile in Z-Form und mit einer Gesamtlänge von 48 Metern präsentiert wird.



Vor dem Vereinsdomizil: Der Treibradsatz der 44 wird gerade fürs bevorstehende Fest aufpoliert, während die H0-Anlage, in die SMBS-Teile zerlegt, noch ihrer Generalreinigung harrt.



MESSE-KALENDER

30. SEPT. BIS 3. OKT. 2011:	4. BIS 6. NOVEMBER 2011:	17. BIS 20. NOVEMBER 2011:
Modell, Hobby, Spiel, Neue Messe Leipzig.	Faszination Modellbau, Messe Friedrichshafen.	Modellbau Süd, Messe Stuttgart.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic,
Kaj Ritter, Klaus Eckert

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 22, ab 1.1.2010,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Vorschau





Bild: Peter König; Foto: Olaf Haensch

EISENBAHNTRÄUME IN ÖL VEREWIGT

Der Lokführer Peter König hält die Eisenbahn seiner Kindheit, aber auch in vielen anderen Facetten auf Leinwand fest.



Foto: Tiedtke

GRAVIERENDE EFFEKTE

In der ersten Folge der Serie „Bauen mit Polystyrol" befasst sich Markus Tiedtke ausführlich mit der Stützmauerngestaltung.

Das August-Heft erscheint am **13. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Schallschutz-Maßnahmen

Eine innovative Technik gegen Bahnlärm, die eine Spezialfirma aus Bayern entwickelt hat, wird derzeit im Elbtal erprobt.

Landsberger Karton-Verschönerung

In Teil zwei des Werkstattbeitrags befasst sich Jörg Chocholaty mit der dekorativen Ausschmückung der Schindler-Villa.

Münchner Prototyp-Vorstellung

Die Vorserien-E10 001 von Liliput hat in H0 ihren Auftritt. Wir nehmen das Modell auf unserer Testanlage unter die Lupe.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

JUBILÄUM UNTER STROM

Vor 100 Jahren wurde zwischen Dessau und Bitterfeld bereits der elektrische Zugbetrieb gestartet.



Foto: Slg. Tietze



Foto: Tiedtke

CHARME DES VERFALLS

Ein alles andere als alltägliches Thema wählten Bjorn Bockstal und Roderik Vanderkelen für ihr höchst attraktives H0e-Schaustück.



Foto: Wollny

SEIT 150 JAHREN DURCHS TAL DER REMS

Als Hauptbahn nur zweite Siegerin: Am 18. Juli 1861 wurde die Strecke Bad Cannstadt – Wasseralfingen feierlich eröffnet.

märklin

E 17: Exklusives Spitzenmodell in H0.



Foto: Hartmut Seehuber

Als Topmodell für Märklin Insider hat Märklin die E 17 111 ausgesucht – eine Stuttgarter Lok Anfang der 1960er-Jahre mit allen bauarttypischen Merkmalen. Die schwere Schnellzuglok verkörpert als Erste die Konstruktionsprinzipien, mit denen E-Loks in der Epoche III gegenüber Dampf und Diesel auftrumpften. Sie hatte an der Geislinger Steige Richtung Ulm eine Steigung von 22,5 Promille zu bewältigen. Weil aber am Berg Reibung zählt, konnte die E 17 an solchen Steigungen mit einem Gewicht von 112 Tonnen und einer sehr großen Reibungsmasse von 81 Tonnen nicht nur die mächtige BR 01, sondern auch ihren Technikvorläufer, die E 21 01 hinter sich lassen. Zudem besaß die E 17 statt eines schweren Stangenantriebs einen Federtopfantrieb, bei dem die etwa durch Schienenstöße entstehenden Kräfte auf den Oberbau deutlich reduziert werden konnten. Statt eines Öltrafos hatte die E 17 einen luftgekühlten Trockentrafo. Die vielen Lüfteröffnungen verhalfen der E 17 zu einem hohen Wiedererkennungswert – ebenso die Vorbauten und das dreiteilige Fenster des Führerhauses. Die E 17 zog Personen- Eil- und Schnellzüge. Sie fuhr hochwertige Züge wie etwa den F5 „Orient-Express“ Anfang der 1950er-Jahre oder den F40 „Mozart“, der zwischen Wien und Paris verkehrte. In den späten 1970er-Jahren zog die E 17 sogar noch beeindruckende 1.000-Tonnen-Güterzüge.

37061 H0-Elektrolokomotive Baureihe E 17.
Einmalige Serie 2011 exklusiv für Insider-Mitglieder.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe E 17 der Deutschen Bundesbahn (DB). Flaschengrüne Grundfarbgebung. Mit Reichsbahn-Laternen. Sonnenblenden an den Führerständen. Betriebszustand um 1963.
Modell: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Führerstände und Maschinenraum mit Inneneinrichtung. Griffstangen und weitere Details separat angesetzt. Detaillierte Ausführung der Dachausrüstung, mit Queranordnung der Tragisolatoren an den Stromabnehmern, sowie den liegenden Glockenisolatoren und Rillenisolatoren. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlußlichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Beidseitige Funktion des Doppel-A Lichts bei Abschalten des Spitzensignals an beiden Lokseiten. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED).
Länge über Puffer 18,3 cm.
Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikel-Nummer 22172 exklusiv für Trix Club-Mitglieder.

Einmalige Serie. **€ 299,95 ***





Jetzt vormerken: Int. Modellbahnausstellung (IMA) und Märklintage 2011. Das große Familienevent für alle Modellbahn-Freaks: 16. bis 18. September 2011 in Göppingen
Infos: www.maerklin.de



Exklusives Spitzenmodell für Märklin Insider. Werden auch Sie Mitglied im Märklin-Insider-Club unter www.maerklin.de/de/clubs/anmeldung.html

Sammeln | Gleissystem | Digital | Technik | Neuheiten **www.maerklin.com**

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.